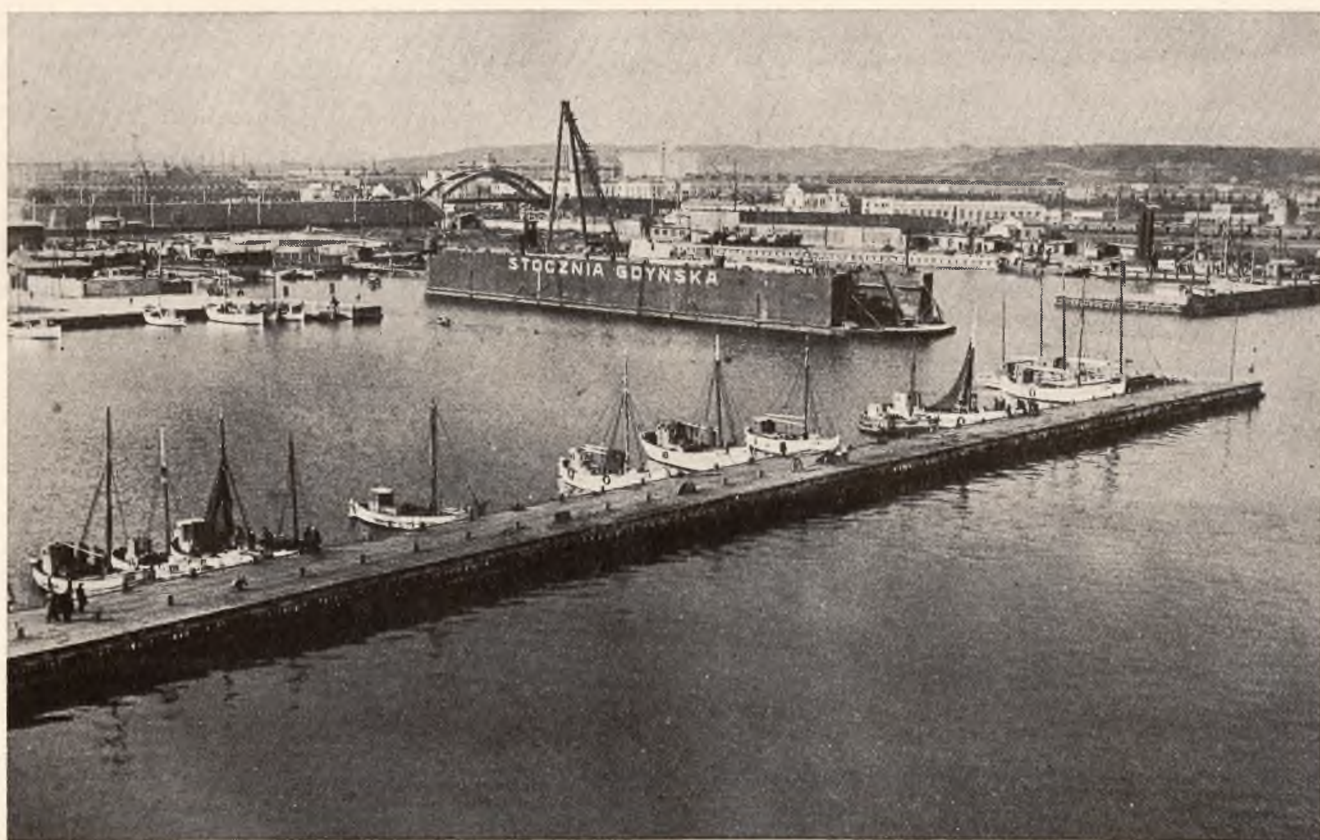
ROK VI. PAŹDZIERNIK 1936. NR 10.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

•BALTIC•TRADE•DEVELOPER•







POLSKA·AGENCJA·TELEGRAFICZNA·PAT·



GDYNIA-AMERYKA

LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

ODDZIAŁY:

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW — ul. Lubicz 3, tel. 138-92
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires

LINIA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Jaffa - Haifa — Pireus — Istanbul — Konstanca

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M/S „Piłsudski"
M/S „Batory"
S/S „Polonia"
S/S „Kościuszko"
S/S „Pułaski"

PODRÓŻUJCIE
POD POLSKA BANDERĄ!



REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio - Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy co 14 dni.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.
Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów: Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ I AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, ul. Portowa 9/11, tel. 39-21
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
B. Pilarski, Szkolna 2, tel. 220-42.

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-76.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34.

LWÓW,
G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VI. PAŹDZIERNIK 1936. NR 10.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

Inż. JULIAN GINSBERT

Polska marynarka wojenna powiększa się

Specjalna obsługa „W. P. G." z wodowania O. R. P. „Błyskawica"

NIEDAWNO jedno z poważnych pism francuskich (France Militaire) zamieściło obszerny artykuł, podpisany przez wybitnego oficera marynarki, a omawiający polski program morski. Mowa tu oczywiście o „prawdziwym" programie morskim, to znaczy o programie polityczno-militarnym, nie zaś o programie gospodarczych na morzu poczynań, równie ważnych, ale zupełnie inne zagadnienia obejmujących. Nieporozumienie tkwi może w ubóstwie polskiego słownictwa morskiego, które jak dotąd nie ma odpowiednika na francuski termin „naval", w odróżnieniu od „maritime".

Program o którym pisze „France Militaire" jest tędy programem wojenno-morskim (naval), mającym zabezpieczyć te właśnie gospodarcze poczynania nasze na Bałtyku, potrzebujące oparcia o realny czynnik siły i mocarstwowości, jakim jest flota wojenna.

Program omawiany przewiduje więc flotę złożoną z 3 okrętów liniowych, 2 krążowników (lotniczego i minowego), 12 kontrtorpedowców, 12 eskortowców, 12 torpedowców motorowych (szybkobieżnych), 12 łodzi podwodnych średnich rozmiarów, 6 krążowników podwodnych i 3 podwodnych stawiaczy min, z uwzględnieniem odpowiedniej ilości okrętów pomocniczych i silnego lotnictwa morskiego. Całość kosztowałaby około półtora miliarda złotych, w dziesięciu lub dwunastu ratach.

Dopiero taka siła byłaby, zdaniem autora, wystarczająca nie tylko do utwierdzenia mocarstwowego stanowiska Polski i odebrania jej poczynaniom ekonomiczno-morskim wszelkiej „tymczasowości", — ale też przedstawiałaby już sobą poważne ryzyko dla chcącego ją zaczepić przeciwnika. Tym samym stałaby się czynnikiem pokoju światowego i hamulcem wszelkich zakusów na polską wolność morską.

* * *

Do urzeczywistnienia tego programu jest jeszcze daleko, choć wydatek 150 milionów rocznie, mogący rozwinąć do niebywałych rozmiarów przemysł i handel, a tym samym zmniejszyć bezrobocie i stworzyć dobrobyt, — nie wydaje się ponad siły 35-cio milionowego narodu. Na razie jednak mamy do zanotowania fakt pocieszający: po raz pierwszy od odzyskania niepodległości tempo rozbudowy marynarki wojennej wzrosło poważnie. Podczas gdy w pierwszych 15 latach (od chwili odzyskania dostępu do morza) zbudowano zaledwie 2 kontrtorpedowce i trzy podwodne stawiacze min, — rok 1936 przynosi pod tym względem radykalną zmianę, bo aż trzy okręty spuszczono na wodę: kontrtorpedowce „Grom" i „Błyskawica" oraz nawodny stawiacz min „Gryf". W roku przyszłym zaś będziemy mieli do zanotowania co najmniej dwie duże łodzie podwodne.

* * *

Dzień 1-go października był na wyspie Wight chmurny i posępny. Ale śmiało rzec można, że słońce, które dnia tego nie świeciło na niebie, zajaśniało w sercach widzów — Polaków i Anglików. Szczególnie tych pierwszych — dla nich bowiem narodziny



O. R. P. „Błyskawica" w chwilę po spuszczeniu na wodę

okrętu wojennego są niecodzienną a radosną chwilą.

Równo w południe, małżonka ambasadora Rzeczypospolitej Polskiej w Londynie — pani Raczyńska — naciska tradycyjny guzik. Z trzaskiem uderza o stromy dziób ,,Błyskawicy" spowita w polskie barwy butelka szampana. I zrazu wolno a majestatycznie, potem coraz prędzej, — nowy polski kontrtorpedowiec spływa na wodę, przy dźwiękach hymnów obu państw i gromkiego ,,hurra".

,,Błyskawica", jak i ,,Grom", ma długość 114 metrów, szerokość 11,2, wysokość (bez nadbudówek) 6,5. W typie swoim należy do najsilniejszych kontrtorpedowców świata, a wypornością (2.144 tony) ustępuje tylko nieznacznie wielkim francuskim leaderom. ,,Grom" i ,,Błyskawica" to przy tym największe kontrtorpedowce, jakie kiedykolwiek zbudowano w Anglii.

* * *

Sir Archibald Mitchelson, prezes rady stoczni ,,J. Samuel White et Co" w Cowes, która okręty polskie budowała, — wznosi toast za zdrowie Króla Wielkiej Brytanii i Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Potem komendant bazy Portsmouth, admirał Fisher, staje się wyrazicielem życzeń najstarszej marynarki świata dla najmłodszej, zaznaczając, że ta najmłodsza posiada jednak nawskroś nowoczesny sprzęt i pełen patriotyzmu i energii personel.

W imieniu Polski przemawia jej przedstawiciel ambasador Raczyński — utwierdzając obecnych w przekonaniu, że polska marynarka wojenna służyć będzie narówni z innymi do utrzymania równowagi europejskiej i światowego pokoju. Dalszy jej rozrost, w myśl życzeń admirała Fishera, jest spodziewany.

* * *

Czytelników, których by gnębiła myśl, że nowe okręty polskie budowane są w Anglii, Francji i Holandii, należy uświadomić, że ciągłość wykonania i znaczne już w tej mierze zaległości (pięcioletnia przerwa w budownictwie wojenno-morskim) wymagają natychmiastowej budowy. Wprawdzie stocznia marynarki wojennej w Gdyni jest w stadium tworzenia się, ale przy dotychczasowych dość skąpych na ten cel kredytach — minie jeszcze kilka lat do chwili wodowania pierwszego czysto polskiego większego wojennego okrętu. Czekać na tę chwilę z zabezpieczeniem naszych bogactw morskich i nadmorskich byłoby co najmniej lekkomyślnością.

Ale i tak budowa zagranicą oparta jest o głęboko przemyślane umowy kompensacyjne (wymiana kontyngentów, eksport surowców i produktów rolniczych), przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwości przemysłu krajowego. Na ,,Gromie" i ,,Błyskawicy" około 18% wartości jest polskiego pochodzenia — poczynając od skomplikowanych urządzeń do kierowania ogniem, a kończąc na obiektach tapicerskich, żarówkach, lornetkach i t. d. Cały sprzęt optyczny, teletechniczny, radiotechniczny, elektrotechniczny i kwaterunkowy wykonany został polskimi rękami.

* * *

Jeżeli więc daleko jeszcze do owych 150.000 ton, potrzebnych dla zabezpieczenia całkowitego naszej wolności morskiej, to w każdym razie postęp jest już widoczny. Że zaś marynarka wojenna to — czas, cierpliwość i ciągłość — przeto dalszy jej rozwój jest konieczny. Inaczej wykreślilibyśmy się dobrowolnie z listy państw suwerennych świata.

Nad wykonaniem obu kontrtorpedowców czuwa w Cowes komisja nadzorcza, złożona z kmdra inż. Rymszewicza (który na uroczystości wodowania reprezentował polską marynarkę wojenną), por. mar. inż. Uniechowskiego, inż. Morze i chor. mar. Wojtkowiaka. Ze strony stoczni, która wspólnie z kierownictwem Marynarki Wojennej opracowała plany, bierze udział liczny i wykwalifikowany personel, z dyrektorem A. T. Wall'em na czele. Podkreślić należy solidne i punktualne wykonanie — oparte na uczciwości kupieckiej z jednej, a na trzywiekowej tradycji stoczni z drugiej strony.

O przemysł włókienniczy w Gdyni

B. K.



W PRZEMYŚLE włókienniczym świata Europa zaczyna tracić swą przodującą i do pewnego stopnia nawet monopolistyczną pozycję. Od czasu wojny światowej jesteśmy naocznymi świadkami przesuwania się punktu ciężkości przemysłu włókienniczego z Europy do Azji. Podczas gdy przed wojną światową na 100 milionów wrzecion w fabrykach europejskich zużywano 12 milionów bel bawełny, to w kilkanaście lat po wojnie (rok 1932) zużyto na 101 miln. wrzecion już tylko 8.600.000 bel. Tymczasem Azja przed wojną światową konsumowała na 9 milionów wrzecion zaledwie 4.065.000 bel bawełny, a po wojnie, w tym samym okresie czasu co i Europa, podniosła ilość wrzecion do liczby 21.400.000, zużywając 7 miln. 723.000 bel bawełny.



Minister belgijski w Gdyni. W pierwszym szeregu widzimy p. min. Van Isaackera, panią Van Isaacker, p. min. Romana, p. dyr. Możdżeńskiego, p. dyr. Łęgowskiego i in.

Proces przesuwania się przemysłu włókienniczego do Azji trwa dalej i bynajmniej nie odruchowo a przeciwnie — kroczy on w myśl planu, jaki został nakreślony przez głównego partnera tego przeobrażenia i niezawodnie inicjatora — Japonię.

Aczkolwiek wzmożony rozwój przemysłu włókienniczego w Azji przypada na okres powojenny, to trudno byłoby stwierdzić, że wojna światowa była jedyną przyczyną tego zjawiska. Przyczyna tego leży głębiej i sprowadza się do ekonomicznego uniezależnienia się Azji od produkcji europejskiej. Wojna światowa zatem jedynie emancypację tę przyśpieszyła. Należy ponadto dodać, że realizacja tej myśli znajduje na terenie Azji podatny grunt, bądź w szeregu naturalnych warunków, których nie posiada i nie może w tym stopniu posiadać Europa, jak np. surowce, tania robocizna i t. p., warunków nie

tylko natury ekonomicznej, materialnej ale i duchowej, jeśli się weźmie pod uwagę mentalność Azjaty (np. choćby zdyscyplinowany stosunek obywatela japońskiego do swego kraju).

Wojna światowa przyśpieszyła decentralizację przemysłu włókienniczego, rozszerzając stare i stwarzając nowe ośrodki poza Europą. Powstały centra tego przemysłu w Japonii, Chinach, Indiach Brytyjskich, Ameryce Północnej i Południowej (Brazylia), a rezultatem tego jest silna konkurencja na rynkach światowych dla produktu europejskiego. Dążność do ekonomicznego uniezależnienia się od produkcji włókienniczej Europy najjaskrawiej może uwydatnia się w krajach azjatyckich. Te bowiem kładą nie tylko poważną zaporę dla dalszej penetracji rynków azjatyckich, gdy chodzi o lokowanie gotowego produktu, ale ostatnio, w równym stopniu, producent azjatycki wchodzi na rynki światowe opanowane przez Europę z towarem tanim i odpowiedniej jakości, spychając w ten sposób towar europejski.

Fakty te są niezaprzeczalne jak również bezsporną jest rzeczą, że Europa zmienić ich nie jest w stanie. Nie może ona jednak, będąc w takiej sytuacji, ograniczyć się do roli biernego obserwatora, gdyż może zajść moment, że zostanie niepomiernie zdystansowana przez Azję. Konieczny tu jest wysiłek i to wysiłek, który by stan ten odprężył względnie złagodził.

Na tle tej bardzo ogólnikowo zarysowanej sytuacji w przemyśle włókienniczym świata, sytuacja przemysłu włókienniczego Europy nie wydaje się być w pomyślnych warunkach, zwłaszcza przemysł tych krajów, które rozbudowały go w dużej mierze ponad własne zdolności konsumcyjne, nastawiając głównie na zbyt światowy, jak np. Anglia. Na 101 milionów wrzecion w Europie Anglia sama posiada 51 milionów, co stanowi zgórą 50 %. Reszta przemysłu włókienniczego koncentruje się w Belgii, Francji, Niemczech, Włoszech, Czechosłowacji, Rumunii, Rosji Sowieckiej i Polsce. Większość z tych krajów a mianowicie Anglia, Niemcy, Włochy, Czechosłowacja i Belgia, posiada przemysł włókienniczy bardzo rozbudowany, przekraczający możliwości konsumcyjne ich ludności. Kraje te zmuszone są nadwyżki swego przemysłu lokować na rynkach obcych, głównie pozaeuropejskich i tu spotykają się z ostrą konkurencją przemysłu pozaeuropejskiego, głównie azjatyckiego, W szeregu producentów włókienniczych Europy Polska ze swymi ca 2 milionami wrzecion zajmuje zaledwie nie całe 2 %, co w porównaniu do przemysłu włókienniczego Anglii jest liczbą zupełnie niepokaźną.

Przemysł włókienniczy w Polsce nie wykazuje, jakby się zdawać mogło, przerostu, obserwuje się tu raczej niezupełne dostosowanie się do wymogów i gustu konsumenta obcego, co posiada swe wytłomaczenie w nastawieniu tego przemysłu przed wojną światową a ponadto jest skutkiem jego sztywności i małej wnikliwości. W porównaniu do innych przemysłów włókienniczych w Europie, przemysł polski, pod względem proporcji rozbudowy warsztatów do możliwości zbytu, znajduje się w warunkach stosunkowo pomyślnych. Możliwości chłonne rynku wewnętrznego są znacznie większe, niż w którymkolwiek kraju europejskim, a przy pomyślnej koniunkturze istniejący przemysł włókienniczy mógłby pracować prawie wyłącznie dla potrzeb rynku wewnętrznego.

Biorąc pod uwagę konieczność dalszej industrializacji kraju, podyktowanej naturalną skłonnością do zwiększania zarówno warsztatów pracy jak i nowych dóbr gospodarczych, przemysł włókienniczy w Polsce, mimo ciężkiej sytuacji światowej, nie może się zatrzymać na szczeblu dotychczasowego rozwoju i dotychczasowych ram. Jeśli w Europie, przy dzisiejszym nastawieniu, przemysł włókienniczy będzie musiał ograniczyć swą produkcję, to nie może to się odnosić do Polski. Nastąpić to może tam, gdzie przemysł ten wyszedł daleko poza ramy swych warunków i możliwości.

Przemysł włókienniczy w Polsce, chcąc iść naprzód w swym rozwoju, chcąc zwiększyć swe rozmiary, musi pomyśleć nareszcie o stworzeniu dla siebie takich warunków, tak co do położenia, pracy jak i jakości wytworu, by mógł sprostać konkurencji na rynkach światowych. Stąd wniosek, że musi produkować tanio i dawać produkt pierwszorzędnej jakości.

Nasuwa się pytanie, czy dalszy rozrost przemysłu włókienniczego nie należałoby ulokować bliżej źródeł zarówno surowca, jak i rynków zbytu. Że polski przemysł włókienniczy tkwi dalej w tak niekorzystnych dla siebie warunkach, dowodzi to tylko pewnej inercji jaka cechuje wiele gałęzi przemysłu, gdy chodzi o zmianę warunków ekonomicznych na lepsze. Składa się na to również cały splot interesów, urządzeń i instytucyj, stanowiących jego integralny aparat współpracy, a których przesunięcie lub stworzenie gdzieindziej nastręcza wiele wysiłku i kosztów.

Zmiany polityczne po wojnie pozbawiły polski przemysł włókienniczy znacznej części jego dawnych rynków zbytu (Rosja), a częściowo i źródeł surowca (Turkiestan). Pociągnęło to za sobą konieczność przeobrażenia warsztatów pracy, by dostosować produkt do nowych rynków zbytu, zdobywanych w miarę dostosowywania się produkcji do wymogów nowego odbiorcy.

Abstrahując już od fali wielkich zaburzeń gospodarczych, która owładnęła całym światem, a w pierwszym rzędzie Europą i w dużym stopniu zahamowała normalny wzrost i wymianę dóbr gospodarczych, przemysł włókienniczy doznał również wielu trudności z powodu niekorzystnego położenia.

Jeśli się weźmie pod uwagę, że gros surowców włókienniczych jak bawełna, juta, wełna, sizal i t. p. są pochodzenia zamorskiego i przychodzą do nas drogą wodną obecnie już w 100 % przez port gdyński, zastanowićby się warto, czy w Gdyni założenie fabryk włókienniczych nie miałoby racji bytu. Gdy przyjmiemy, że nowy ośrodek przemysłu włókienniczego, jakim by miała być Gdynia, potrafi się dostosować do potrzeb różnych rynków, jakie drogą dalszej penetracji pozyskaćby było można, jeśli wykaże dużo sprężystości w zorganizowaniu racjonalnego aparatu handlowego oraz agend zamor-



Na Dworcu Morskim — państwo Van Isaacker w towarzystwie p. min. Romana, dyrektora Możdżeńskiego w czasie zwiedzania portu

skich czy też składów konsygnacyjnych i t. d., to można mieć nadzieję, że w tych warunkach przemysł ten w Gdyni nie tylko by się rozwinął, ale stałby się propagatorem naszej wytwórczości na rynkach światowych. Polska wytwórczość włókiennicza mogłaby bowiem przy pomocy licznych regularnych linij okrętowych docierać do najbardziej odległych zakątków świata a tańsza niż zagranicą produkcja, dzięki taniej w Polsce robociznie i t. p., umożliwiłaby skuteczniej rywalizację z obcymi wytworami i zdobywanie coraz większego zasięgu zbytu.

Inż. Z. ADAMSKI

Port rybacki w Wielkiej Wsi

POMIMO powstania nowych portów rybackich w Jastarni, Gdyni, a częściowo i Helu, problem dalszej rozbudowy portów - schronisk rybackich pozostawał nadal kwestią aktualną.

Wybrzeże nasze, chociaż niezbyt długie, nie posiadało jeszcze tej ilości schronisk, jak inne państwa nadbałtyckie, ani też w stopniu mogącym zaspokoić potrzeby gospodarcze w dziedzinie naszego rybołówstwa morskiego. Kwestia ta była ważna z tego względu, że wzdłuż całego naszego wybrzeża rozrzucone są osiedla rybackie, których warsztatem pracy jest morze.

Szczególnie zaś potrzeba portu — schroniska dawała się odczuwać od strony morza otwartego, gdzie cały nasz odcinek brzegu z tej strony o dług. 70 km urządzenia takiego nie posiadał. Kwestia ta zatem wymagała uwzględnienia, gdyż z tą częścią wybrzeża związany jest bezpośrednio gospodarczo cały szereg osiedli rybackich jak Karwia Chłapowo, W. Wieś, Swarzewo, Chałupy, Kuźnica i Jastarnia, trudniących się rybołówstwem.

Poza tym port od strony morza otwartego potrzebny był jako schronisko dla wszystkich rybaków wybrzeża, gdyż brak w tym rejonie bazy utrudniał posiadaczom kutrów rybackich urzeczywistnianie dalszych wyjazdów i łowienie ryb na wodach wspólnych. Najbliższe schronisko rybackie Leba znajduje się dopiero w odległości 65 mil od schroniska Hel. To też kwestia budowy schroniska od strony morza otwartego była przez długi czas troską władz i z tych względów została ona zadecydowana już kilka lat temu.

W tym celu na wniosek Instytutu Rybackiego zostały przeprowadzone w latach 1929 i 1930 szczegółowe studia nad



Zabijanie pali kafarem pływającym pod pomost prowizoryczny dla betonowania

projektem budowy portu od strony morza otwartego. W studiach tych uwzględniane były 2 możliwości co do ew. miejsca budowy portu, to jest wybudowanie portu przy wsi rybackiej Karwia lub w Wielkiej Wsi u nasady Półwyspu Helskiego.

Na podstawie opracowanych studiów oraz opinii Rady Technicznej dla Spraw Morskich przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, zdecydowano jednak budowę portu w Wielkiej Wsi u nasady Półwyspu Helskiego. Za wyborem tego miejsca przeważyły następujące względy: a) położenie Wielkiej Wsi w centrum osiedli rybackich, jak Jastarnia, Kuźnica, Chałupy, Swarzewo, Chłapowo, liczących wówczas razem około 560 rodzin rybackich, b) położenie jej w środku samego wybrzeża; c) mniejszy ruch przenoszonego piasku i w związku z tym mniejsze możliwości zapiaszczenia portu i wejścia do niego, d) sąsiedztwo terenów dających możność rozbudowy portu i osiedla rybackiego, f) bliskość kolei i dróg bitych.

Już w roku 1931 uczyniono pierwszy krok inwestycyjny i na przyszłych terenach portowych wybudowano budynek administracyjny, jednak budowa samego portu z wielu względów uległa zwłoce na dość długi okres czasu.

Dopiero w roku 1935 opracowano powtórny projekt szczegółowy, który obejmował wszystkie budowle morskie, t. j. 2 molo zewnętrzne, molo wewnętrzne, 3 pomosty rybackie, pomost żeglugi, nabrzeże rybackie, umocnienie brzegu po stronie wschodniej portu, oraz budowle na lądzie, t. j. budowę bocznicy kolejowej, drogi dojazdowej z osiedla W. Wieś do portu, drogi portowej, oraz roboty ziemne przy wyrównaniu terenów portowych.

W grudniu 1935 r. została też podpisana umowa na wykonanie wszyst-



Betonowanie płyty żelbetowej molo zachodniego



Dragi czerpalne Urzędu Morskiego przy budowie molo wewnętrznego

kich wyżej wymienionych robót ściśle według opracowanego projektu.

Zgodnie z zawartą umową wykonanie wszystkich robót przewidziane zostało na 2 lata, przy tym w pierwszym roku, t. j. 1936, miały być wykonane obydwa molo zewnętrzne, bocznica portowa, droga dojazdowa do portu, oraz umocnienie brzegu, co stanowi około 80 % ogólnej ilości robót objętych umową. Wykonanie reszty robót przewidziane zostało w roku następnym, t. j. w roku 1937.

Nierównomierny podział robót z przewagą ich wykonania w pierwszym roku budowy wynikał z tego powodu, że konieczność wybudowania obydwu molo zewnętrznych podyktowana była względami technicznymi, a poza tym chodziło o uzyskanie całkowicie zasłoniętego basenu już w pierwszym roku budowy i wykorzystanie go już zimą. Wykonanie bocznicy kolejowej i drogi dojazdowej było niezbędne dla możności dowozu wszystkich materiałów do budowy portu, zaś umocnienie brzegu z powodu możliwości podmywania brzegu na skutek wybudowanego portu.

W lutym obecnego roku przystąpiono już do prac, a w pierwszym rzędzie do budowy bocznicy kolejowej. Prawie jednocześnie przystąpiono do prac przygotowawczych dla budowli hydrotechnicznych tak, że pierwsze pale pod budowę molo zachodniego zabito w dniu 18 marca r. b. Wkrótce po tym przystąpiono do budowy umocnienia brzegu i następnie do budowy drogi dojazdowej.

Od samego początku budowa ruszyła szybkim tempem, gdyż należało się liczyć z koniecznością zrealizowania dość dużego programu robót morskich i w stosunkowo krótszym sezonie budowlanym, niż na przykład przy robotach lądowych.

OPIS PORTU I KONSTRUKCJI PORTOWYCH.

Port zaprojektowany został u nasady Półwyspu Helskiego i w ogólnych zarysach przedstawia się w kształcie trapezu, opartego szerszą podstawą o brzeg. Utworzony zostaje on przez 2 molo zewnętrzne, występujące od brzegu w morze, to jest przez tak zw. molo zachodnie o dług. około 762 i molo wschodnie dług. 320 m. Molo te spełniają rolę falochronów.

Wejście do portu jest równoległe do brzegu, czyli z kierunku najmniejszego falowania, co zapewnia portowi



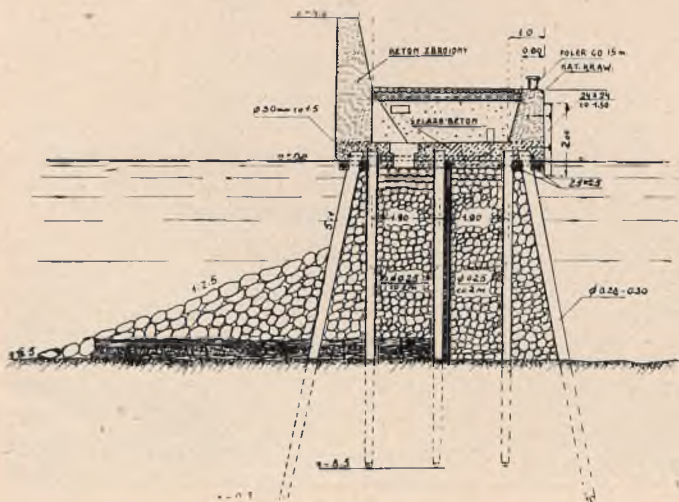
Fragment wykonania części podwodnej molo

maksimum spokoju w porcie. Prócz tego, wejście to zostaje przykryte przez przedłużenie molo zachodniego na dług. 100 m (licząc od przedłużenia molo wschodniego) w tym celu, aby przedostawanie się fali z kierunku południowo-wschodniego było jak najmniejsze. Prócz tego dzięki takiemu przedłużeniu uzyskany zostaje bezpieczny wjazd do portu o tyle, że jednostki zawijające do portu już przed samym wjazdem będą znajdować się pod osłoną falochronu.

W skład portu wchodzą następujące budowle:

Dwa molo zewnętrzne (rys. 1) są to zasadnicze budowle portowe, gdyż tworzą one w zewnętrznych zarysach port i osłaniają go od fali. Długości tych molo wynoszą: molo zachodnie 762 m i wschodnie 320 m.

Konstrukcja molo jest następująca: część podwodna wykonana jest z pali okrągłych, zabitych pochyło lub pionowo do odpowiedniej głębokości w dno. Całe wnętrze molo do poziomu wody wypełnione jest kamieniem. Prócz tego wewnątrz molo na całej długości zostaje wykonana pionowa ścianka drewniana, której zadaniem jest uszczelnienie molo, uniemożliwiające przedostawanie się piasku oraz fali przez nieszczelności w molo do wewnątrz portu.



Rys. 1. Molo zewnętrzne w porcie Wielka Wieś

Na konstrukcji podwodnej zabetonowana zostaje konstrukcja nadwodna żelbetowa, którą wznosi się do poziomu + 2 m. Zewnętrzny mur falochronowy (parapet) wznosi się do poziomu + 4 m ponad poziom wody.

Prócz tego całe molo zabezpieczone jest przed ew. podmywaniem dna za pomocą materaców faszynowych i narzutu kamiennego.

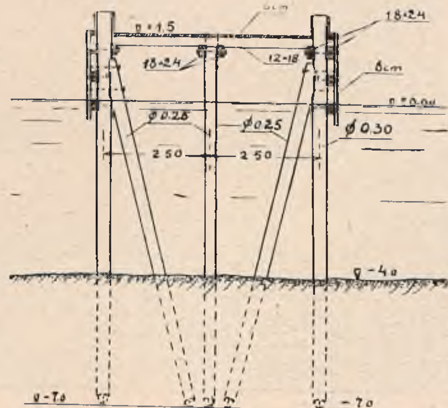
Wymieniona budowa molo, chociaż wykonana częściowo z drzewa, nosi charakter stały, ponieważ część drewniana znajduje się pod wodą. Zewnętrzny zaś wygląd molo (powyżej wody) będzie podobny do falochronów w porcie gdyńskim.

Molo wewnętrzne przebiega wewnątrz portu równolegle do brzegu jako odgałęzienie molo zachodniego, a długość jego wynosi 190 mb. Konstrukcja molo jest analogiczna jak molo zewnętrznych, lecz jest ono nieco węższe i bez ścianki falochronowej (parapetu).

Molo to będzie spełniać rolę zasłony dla wewnętrznej części basenu przed falą, która ew. może przedostawać się przez wejście do basenu, a prócz tego będzie ono służyć dla przystawania statków. Głębokość użytkowa przy molo będzie wynosić 5 m.

Pomosty rybackie (rys. 2) będą wybudowane prostopadle do brzegu w ilości trzech, o długości 100 mb każdy. Konstrukcja pomostów będzie drewniana, szerokość ich wynosić ma po 55,5 m, zaś głębokość użytkowa przy nich 3 i 4 m. Służyć będą one do przystawania kutrów, jak również dla wyładunku towarów.

Pomost żeglugi, również konstrukcji drewnianej, wybudowany będzie równolegle do pomostów rybackich. Szerokość pomostu będzie wynosić 12 m, długość 120 m, zaś głębokość użytkowa wody przy nim 5 m, co pozwoli na przystawanie statków o zagłębieniu do 4,5 m.



Rys. 2. Pomost rybacki głęb. 4 m.



Zabijanie pali pionowym kafarem czołowym

Nabrzeże rybackie — wybudowane będzie pomiędzy pomostem żeglugi a molo wschodnim wzdłuż dzisiejszej linii brzegowej. Konstrukcja nabrzeża będzie następująca: część podwodna drewniana zaś część nadwodna żelbetowa. Długość nabrzeża będzie wynosić 120 m, zaś głębokość użytkowa wody przy nim 4 m.

Bocznica kolejowa normalnotorowa i mijanka. Bocznica portowa odgałęzia się od stacji kolejowej W. Wieś—Hallerowo, całkowita długość bocznicy wynosi 1340 m, zaś długość użytkowa w granicach terenów portowych około 700 mb. Oprócz bocznicy portowej wybudowany jest równolegle drugi tor mijankowy o dług. 500 mb.

Droga dojazdowa do portu oraz droga portowa. Droga dojazdowa łączy centrum dzisiejszego osiedla W. Wieś z portem. Szerokość jezdni drogi wynosi 6 m, a prócz tego posiada ona z dwu stron chodniki żwirowe o szerokości 1,5 m.

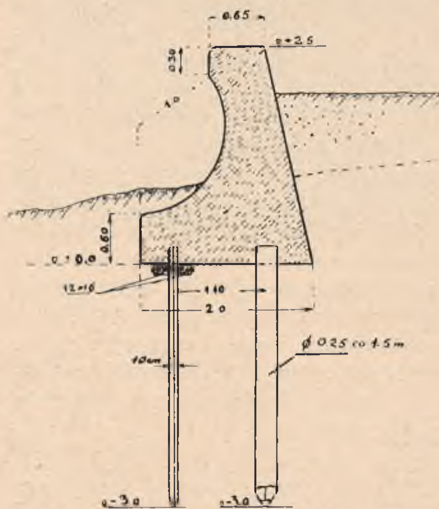
Długość jej wynosi 630 mb. Droga ta przechodzi po tym w drogę portową przebiegającą już na terenach portowych równolegle do brzegu. Szerokość jezdni drogi portowej wynosi również 6 m, przy tym posiadać będzie ona chodniki betonowe o szerokości 1,5 m z każdej strony.

Umocnienie brzegu zostaje wybudowane na zewnątrz po stronie wschodniej portu. Konstrukcja umocnienia jest betonowa i spoczywa na palach i ściance szczelnej.

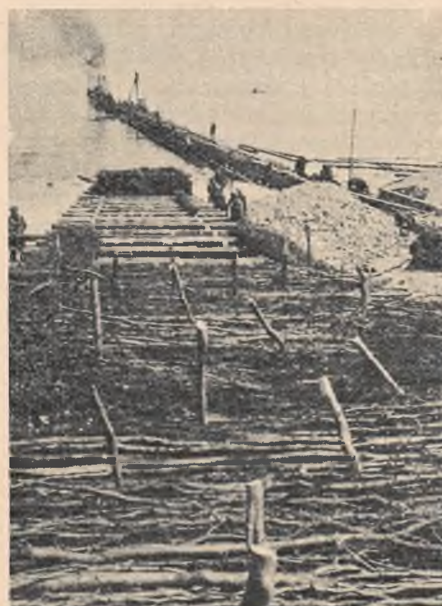
Roboty czerpalne. Basen portowy zostanie wyczerpany do odpowiedniej głębokości. Ilość robót czerpalnych wyniesie ok. 200.000 m^3. Wszystkie roboty czerpalne zostaną wykonane przez Urząd Morski we własnym zakresie posiadanym taborem.

Wyszczególniony powyżej wykaz inwestycji stanowi pewien komplet robót potrzebnych dla początkowego rozwoju portu.

Dodatkowo do tego przewidywana jest dość ważna inwestycja dla portu t. j. budowa slipu dla wyciągania kutrów i warsztatu reperacyjnego. Nośność slipu byłaby ok. 150—180 ton, (slip rybacki w Gdyni posiada nośność 50 ton), co pozwoliłoby na wyciąganie największych jednostek rybackich jak np. lugry dalekomorskie.



Rys. 3. Umocnienie brzegu po stronie wschodniej portu



Wykonanie materaców faszynowych i ich opuszczanie do wody

Powierzchnia wodna wyżej opisanego portu wynosić będzie ok. 14,5 ha, a zatem port Wielkiej Wsi będzie pod względem wielkości drugim z kolei po Gdyni na naszym wybrzeżu.

Głębokość użytkowa basenu wynosić będzie od 3 do 6 m. Ogólna długość konstrukcji portowych dla przystawania kutrów i statków przy pomostach, nabrzeżu, molo wewnętrznym oraz molo zewnętrznych będzie wynosić ok. 1.120 mb, co pozwoli na umieszczenie w porcie dość znacznej ilości jednostek.

Tereny lądowe portu będą się znajdować z obydwu stron istniejącej linii kolejowej Puck — Hel, a powierzchnia ogólna ich będzie wynosić ok. 22 ha.

Większa część terenów w ilości ok. 13 ha leży po przeciwnej stronie (od portu) linii kolejowej Puck—Hel. Tereny te przewidziane są pod budowę zakładów przemysłowych, t. j. wędzarni, zakładów rybno-przetwórczych oraz dla przemysłu pomocniczego, jak fabryki pudełek blaszanych, beczek, skrzyń, warsztaty do reperacji sieci śledzio-



Fragment portu w Wielkiej Wsi po burzy



Ogólny widok placu robót

wych z urządzeniami pomocniczymi i t. p.

Jak było już nadmienione, port w obecnej chwili znajduje się w stadium budowy. Omówiony np. uprzednio program wykonania robót na rok bież. uległ pewnej zmianie o tyle, że w zamian murów nadwodnych na falochronach zewnętrznych wykonane ma być częściowo molo wewnętrzne (konstrukcja podwodna).

Wykonanie jednak robót według ustalonego programu uzależnione jest od burz na morzu, okres których nastąpił w końcu sierpnia b. r.

Do obecnej chwili wykonane zostały już: bocznica kolejowa i mijanka, droga dojazdowa do portu, umocnienie brzegu, konstrukcja podwodna molo zachodniego wraz z płytą żelbetową na dług. ok. 600 mb, konstrukcja podwodna wraz z płytą żelbetową na molo wschodnim, oraz konstrukcja podwodna molo wewnętrznego na długości ok. 100 mb.

Tegoroczne burze jesienne spowodowały zmniejszenie ustalonego programu na rok bież., nie wpłynie to jednak na terminowe ukończenie portu w roku przyszłym, tak, że jesienią roku następnego port będzie mógł być oddany do użytku.

Organizacja zakupu złomu w Polsce



AKUP złomu dla celów przetwórczych ciężkiego przemysłu w Polsce odgrywa bardzo poważną rolę w pozycjach naszego przywozu zagranicznego.

Złom żelazny, którego odmian i sortymentów mamy blisko 100, pochodzący ze skupu starego żelaza na rynku wewnętrznym, wyrażającego się cyfrowo prawie stałą ilością 15.000 t miesięcznie, nie starczy na pokrycie potrzeb naszego przemysłu hutniczego, wobec czego zmuszeni jesteśmy artykuł ten w większej części sprowadzać z zagranicy. Import ten wyraża się cyfrowo 25—30 tys. ton miesięcznie i kierowany jest do nas z Ameryki, Afryki, Anglii, Austrii, Belgii, Bułgarii, Czechosłowacji, Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Holandii, Hiszpanii, Irlandii, Kuby, Luksemburga, Litwy, Łotwy, Meksyku, Niemiec, Norwegii, Szwecji, Szwajcarii, Palestyny, Portugalii, Portorico, Rosji, Urugwaju.

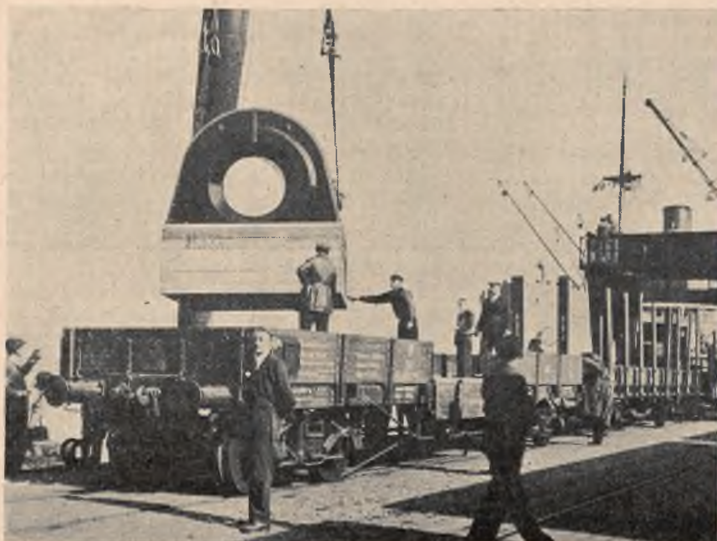
Chaotyczność panująca w dawnych latach przy zakupie złomu, niejednolitość płaconych przez huty cen i nieprzystosowalność importowanych sortymentów złomu do celów naszego hutnictwa, któremu nasz rozwijający się przemysł fabryczny stawiał coraz wyższe wymagania — mogły ustąpić dopiero przy podjęciu zorganizowanej akcji zakupu złomu przez zainteresowane sfery naszego hutniczego przemysłu.

Przy współudziale wybitnego ekonomisty i znawcy potrzeb naszego ciężkiego przemysłu dyr. Karszo-Siedlewskiego, Zarządy hut:

1) Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura Spółka Akcyjna Górniczo-Hutnicza, Katowice; 2) Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa, Katowice; 3) Huta Pokój, Śląskie Zakłady Górniczo-Hutnicze S. A., Katowice; 4) Towarzystwo Akcyjne Zakładów Hutniczych ,,Huta Bankowa'', Dąbrowa Górnicza; 5) Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich, Warszawa; 6) Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza S. A., Warszawa; 7) ,,Modrzejów-Hantke'' Zjednoczone Zakłady Górniczo-Hutnicze S. A., Sosnowiec; 8) Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych S. A., Warszawa; 9) Huta Żelazna ,,Kraków'' S. A., Kraków powzięły plan stworzenia Centrali Zakupu Złomu z siedzibą w Warszawie i Oddziałem w Katowicach, której zadaniem jest nabywanie złomu na rachunek tych hut w miarę zgłaszanego zapotrzebowania i obliczanie go wszystkim hutom po cenach jednakowych. Handlowe i techniczne kierownictwo C. Z. Z., która założona została w Warszawie, w grudniu 1926 r., powierzono doświadczonemu znawcy tej branży dyr. Zielińskiemu, który przed 10 laty stał na czele jednej z organizacyj hut żelaznych, a będącemu obecnie również członkiem Zarządu Rady Interesantów Portu Gdyńskiego.

Sprawnej organizacji i wieloletniej ciągłości pracy jej kierownictwa Centrala zawdzięcza pierwszorzędne stosunki z międzynarodowym rynkiem eksportowym złomu, zaś na rynku krajowym zdołała ustabilizować ceny na poziomie racjonalnym. Centrala załatwia powierzone jej zlecenia zakupu złomu jako towarzystwo nie obliczone i nie nastawione na własny zysk komercjalny. Przez swe powstanie odciążyła ona poszczególne huty od konieczności utrzymywania odrębnych biur zakupu, wpływając tym samym na redukcję kosztów administracyjnych przedsiębiorstw hutniczych.

Złom jest artykułem nie byle jakiego znaczenia ze względu na jego wartość jako drugiego kruszcu po złocie o ustalonej cenie na rynkach światowych. Jego wartości jako surowca w przemyśle hutniczym w dalszym etapie fabrycznym i wojennym, a tym samym jego znaczenia dla obronności państwa nie trzeba chyba podkreślać. Centrala Zakupu Złomu, mając wszelkie te względy na uwadze, stara się w ramach swych dyspozycyj gotówko-



Przeładunek z s/s „Lublin" turbiny dla elektrowni w Gródku



Przeładunek skrzyń ze srebrem

wych i wolnych dla zakupu dewiz i walut utrwalić i rozwinąć import ten na jak najzdrowszych zasadach i w posunięciach swych często kontaktuje się doradczo z miarodajnymi władzami. Transakcje zagraniczne zakupu złomu zawierane są bezpośrednio z największymi dostawcami hurtowymi tej branży.

Przed wybudowaniem portu w Gdyni import złomu do Polski odbywał się z konieczności przez porty niemieckie Hamburg i Szczecin oraz przez port gdański. W miarę rozbudowy naszego rodzimego portu w Gdyni — Centrala Z. Z. przesuwała stopniowo przeładunek złomu na Gdynię, wykorzystując od samego początku urządzenia portowe w Gdyni w takim zakresie, na jaki one tylko pozwalały w trakcie budowy portu i wkrótce doprowadziła do tego, że 100 % złomu przywożonego drogą morską przeładowuje Gdynia.

Udział portu gdyńskiego w przeładunkach złomu sprowadzanego przez Centralę Z. Z. przedstawia się następująco:

Rok	Gdynia	Gdańsk	Hamburg	Szczecin
1929	44.445	347.038	40.932	16.814
1930	260.907	57.098	141	29.193
1931	332.824	6.065	39	2.408
1932	110.018	335	.—	286
1933	294.812	222	.—	.—
1934	267.952	34	.—	.—
1935	281.329	101	.—	.—

Centrala jest dokładnie zorientowana o wszelkich zmianach w warunkach przeładunku, opłat, składowania i postoju statków z ładunkami złomu w portach Gdyni i Gdańsku. Polscy maklerzy i spedytorzy, którzy złom ten w porcie Gdyni przejmują, dopełniają wszelkich formalności związanych z wyładowaniem, akcydencją i spedycją transportów złomu do hut polskiego zaplecza. Działalność spedytora, maklera, armatora i ich wywiązywanie się z powierzonych im funkcyj podlega bacznej kontroli Centrali, która spełnia powierzone jej przez huty zadanie w sposób nader przejrzysty i jasny, nie dopuszczający do żadnych uchybień.



Przeładunek z s/s „Lublin" turbin dla Elektrowni „Gródek" przy pomocy dźwigu pływającego

Perturbacje cen złomu na rynkach światowych, które ostatnio poważnie zwyżkują ze względu na zamieszki wojenne w Hiszpanii, Palestynie i niedawno jeszcze w Abisynii i wyścig zbrojeń naszych sąsiadów, nakładają bardzo poważne i odpowiedzialne zadanie kierownictwu C. Z. Z. odnośnie do jego polityki handlowej i przesłanek gospodarczych, z którymi musi się liczyć przy imporcie złomu z zagranicy. Dowodem wielkiej użyteczności tej instytucji dla naszego hutnictwa jest fakt, że Związek Odlewni i Metalowców R. P., doceniając znaczenie i praktyczne bieżąco osiągnięte wyniki, wysuwa projekt utworzenia przy C. Z. Z. sekcji zakupu złomu dla potrzeb odlewni krajowych, których mamy blisko 380 a które zmagają się z różnymi trudnościami przy indywidualnym imporcie złomu.

Z okazji 10-lecia istnienia instytucji C. Z. Z. i pionierskiej jej pracy składamy instytucji tej życzenia jak najpomyślniejszego rozwoju i najlepszych wyników pracy dla dobra naszego przemysłu w działalności tak ważnej dla społecznego dobrobytu i naszego bezpieczeństwa narodowego.

„Dar Pomorza" odszedł w podróż szkolną

DNIA 15 IX b. r. w południe przy bogato udekorowanym flagami narodowymi dworcu morskim odbyło się w Gdyni uroczyste poświęcenie statku szkolnego „Dar Pomorza", udającego się w 8-miesięczną podróż szkolną według następującej trasy: Kanał Panamski, wyspy Galopagos, Tahiti, przylądek Horn, Buenos Aires, Gdynia. Na uroczystość przybył p. Minister Przemysłu i Handlu Roman w towarzystwie komisarza generalnego R. P. w Gdańsku min. Papée, dyrektora Departamentu Morskiego M. P. i H. Możdżeńskiego, dyrektora Gabinetu Diettricha, dyrektora Gabinetu Ministra Spraw Zagranicznych Łubieńskiego, radcy Ambasady Polskiej w Paryżu Stebelskiego, radców Rowmunda Piłsudskiego, Jackowskiego, Gebethnera i sekretarza Welscha. Władze wojskowe reprezentował dowódca Obrony Wybrzeża kmdr. Frankowski, władze administracyjne Gdyni wicekomisarz Szaniawski, Urząd Morski wicedyrektor inż. Garnuszewski, sfery portowe konsul Korzon. W pożegnaniu wzięli również udział rodzice, krewni i znajomi uczniów, których w liczbie 62 zaokrętowano na statek. Przy pięknej pogodzie na górnym pokładzie statku została odprawiona Msza Św. przez ks. prałata Partyka, który w okolicznościowym przemówieniu życzył załodze pomyślnych rezultatów w długiej wędrówce morskiej. Następnie zabrał głos Pan Minister Roman, który wygłosił następujące przemówienie:

„Uczniowie Szkoły Morskiej!

W dniu kiedy „Dar Pomorza" rozwija żagle, aby ponownie ponieść banderę Rzeczypospolitej na dalekie morza i oceany, zwracam się do Was nie z szumnymi hasłami, ale ze słowami życzliwej przestrogi.

Musicie sobie zdać sprawę, że polska marynarka handlowa znajduje się i pracuje w odmiennych warunkach od marynarek handlowych innych państw świata. Tam bowiem stanowi ona przedsiębiorstwo o charakterze zasadniczo tylko ekonomicznym. W Polsce współczesnej, która w tej dziedzinie musi odrabiać kilkaset lat opóźnienia, marynarka handlowa, prócz strony ekonomicznej, ma w sobie pierwiastek narodowy i społeczny, stając się pionierem pracy polskiej, propagatorem Polski na świecie.

Dlatego też na jej personelu ciążą znacznie większe obowiązki niż to zwykle bywa, dlatego w Polsce rzemiosło morskie staje się powołaniem, a powołanie to zmierza z jednej strony do rozsławienia imienia polskiego na świecie, z drugiej — do zbudowania dobrobytu narodowego, opartego o godny wielkiego Państwa — handel morski. Nadto zaś na marynarce handlowej ciąży obowiązek utrzymania kontaktu z szerokimi rzeszami polskiego wychodztwa, podniesienia znaczenia Polonii zamorskiej i kto wie, może z czasem współpracy w organizacji polskiej posiadłości za oceanem.

Nasza marynarka handlowa, stworzona w Odrodzonej Polsce przez Marszałka Piłsudskiego, przy udziale Jego najbliższych współpracowników, powstała w obliczu Narodu, który wówczas jeszcze myśleć mocarstwowymi kategoriami nie umiał, któremu morze było czemś dalekim i obcym — stała się obecnie wyrazem polskiej myśli twórczej, polskiego czynu i polskiej pracy na szerokim świecie.

Dzięki niej to społeczeństwo już obecnie coraz łatwiej odrywa się od lądowych nawyków i w świat ten — śmiało spoglądać zaczyna.

To — co dziesięć lat temu zdawało się mrzonką — polskie statki na wielkich szlakach oceanicznych, polski statek szkolny, opasujący w swej podróży świat dookoła — stało się dziś faktem dokonanym.

Ale jeszcze wiele, wiele pracy mamy przed sobą.

Wy uczniowie, z czasem, po pomyślnym ukończeniu Szkoły, staniecie się następnym pokoleniem pionierów tej pracy polskiej na morzu. Dziś dopiero surowym materiałem jesteście, lecz kiedy dzięki nauce w Państwowej Szkole Morskiej posiądziecie wiedzę marynarskiego rzemiosła i pięknej sztuki żeglarskiej i staniecie się oficerami polskiej marynarki handlowej — otworzą się przed Wami szerokie horyzonty pracy pionierskiej na morzu.

Jeśli który z Was w zbyt może młodzieńczych marzeniach, wyobrażał sobie życie marynarza jako służbę lekką, jako tylko podróże, pełne romantycznych przygód — to się rozczaruje.

Ten może najbardziej męski, ale i najbardziej ciężki i odpowiedzialny zawód — daje wiele zadowolenia moralnego, ale wymaga też bardzo wiele trudu, poświęcenia, poczucia odpowiedzialności, karności i koleżeństwa. Kto nie umie słuchać, kto lęka się odpowiedzialności, kto pracuje leniwie, kto nie potrafi wprowadzić w czyn zasady — jeden za wszystkich, wszyscy za jednego — ten nie ma co robić na morzu. Na niekarny i awanturniczy element nie ma miejsca wśród prawdziwych marynarzy.

Wy, którzy dzisiaj zostaliście zaliczeni w poczet uczniów kursu wstępnego Państwo-

wej Szkoły Morskiej, Wy, którzy nie ulękliście się znojów i trudów twardej służby morskiej — biorąc z rąk Ojczyzny dobrodziejstwa w postaci dostarczanego Wam wyszkolenia fachowego i wychowania w pięknych tradycjach morskich — musicie też wziąć na siebie obowiązki.

Waszym naczelnym obowiązkiem jest zawsze i wszędzie być wiernymi synami swego kraju — być Polakami, dumnymi z tego miana.

Hojdując całym sercem tej zasadzie, nie będziecie mogli nie być też karnymi żołnierzami Swej Ojczyzny, dzielnymi pracownikami morza na szczeblu obecnie Wam wyznaczonym — to jest na szczeblu uczniowskim.

A więc absolutny posłuch rozkazom władzy, karność wobec przełożonych, nauczycieli i wychowawców, gorliwość w pracy i nauce i absolutnie nienaganne zachowanie się w służbie i poza służbą — oto są Wasze obecne nieskomplikowane, a jakżeż jednak ważne obowiązki.

Niechże każdy z Was wypełni sumiennie i uczciwie ten swój obowiązek. To Wam nakazuję, tego od Was żądam, Uczniowie Szkoły Morskiej.

Pracujcie ku chwale Kraju i pożytkowi społeczeństwa. Gdy wrócicie — nie będziecie jeszcze co prawda marynarzami w całym znaczeniu tego słowa, ale przysługiwać już Wam będzie miano żeglarzy — opłyniecie bowiem słynny przylądek Horn — o którym najstarsi marynarze wyrażają się zawsze z szacunkiem.

Życzę Wam z całego serca owocnej nauki, a całej załodze statku szkolnego „Dar Pomorza", z kapitanem Maciejewiczem na czele — pomyślnej podróży i dobrych wiatrów.

A teraz, zwróćmy się twarzą do bandery i wznieśmy okrzyk:

Pan Prezydent Rzeczypospolitej profesor Ignacy Mościcki i Generalny Inspektor Sił Zbrojnych Generał Śmigły-Rydz niech żyją!"

Po przemówieniu, prezes Zarządu Obwodu Kolejowego Ligi Morskiej i Kolonialnej złożył na ręce Pana Ministra czek na 3 stypendia dla niezamożnych uczniów Państwowej Szkoły Morskiej, który Pan Minister oddał dyrektorowi Państwowej Szkoły Morskiej kmdr. Kosianowskiemu. Z kolei po zarządzonym alarmie dla uczniów, celem przygotowania statku do przeglądu, odbyła się lustracja „Daru Pomorza" przez Pana Ministra wraz z otoczeniem, po czym nastąpiło pożegnanie. Odpływający statek pod dowództwem kpt. Maciejewicza żegnała orkiestra Marynarki Wojennej hymnem narodowym i marszem „Pierwszej Brygady". Uczniowie żegnali Pana Ministra, odprowadzającego „Dar Pomorza" na motorówce do falochronu, gromkim okrzykiem „Niech żyje"!!! Następnie Pan Minister Roman wraz z otoczeniem udał się na inspekcję gmachu Państwowej Szkoły Morskiej, gdzie powitał go dyrektor tejże szkoły kmdr. Kosianowski. Wieczorem Pan Minister wraz z towarzyszącymi mu osobami odjechał do Warszawy.

Promocja podporuczników Marynarki Wojennej

W GDYNI, na pokładzie orp „Bałtyk" odbyła się dn. 15.X uroczysta promocja absolwentów Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Na uroczystość przybył przedstawiciel Pana Prezydenta R. P., szef kierownictwa marynarki wojennej admirał Świrski, dowódca floty kontradmirał Unrug, wyżsi oficerowie marynarki wojennej, przedstawiciele władz cywilnych, oraz zaproszeni goście.

Uroczystość rozpoczęta została Mszą Świętą, odprawioną na pokładzie bateryjnym, po której krótkie przemówienia do podchorążych wygłosili kapelan marynarki wojennej oraz dowódca szkoły komandor Morgenstern.

Aktu nominacji dokonał przedstawiciel Pana Prezydenta R. P. admirał Świrski. Po akcie nominacji podchorążowie włożyli galowe mundury oficerskie, w których zjawili się na górnym pokładzie, gdzie został dokonany ceremoniał wręczenia prymusowi szkoły ppor. Sadowskiemu złotej szabli w imieniu Pana Prezydenta R. P. przez admirała Świrskiego, który wygłosił przy tej okazji przemówienie.

Uroczystość zakończona została odegraniem hymnu narodowego przez orkiestrę Marynarki Wojennej. Na cześć opuszczającego pokład szefa kierownictwa marynarki wojennej admirała Świrskiego armaty orp „Bałtyk" oddały zgodnie z ceremoniałem 17 strzałów.

Wycieczka dziennikarzy fińskich w Gdyni



Dnia 14 września przyjechała do Gdyni na statku polskim „Cieszyn" grupa dziennikarzy fińskich. Kierownikiem wycieczki był p. Seppälä, zastępca dyrektora biura prasowego ministerstwa spraw zagranicznych, poza tym w skład jej wchodzili dr. A. E. Berg, dyrektor fińskiej agencji telegraficznej, i kilku naczelnych redaktorów poważnych dzienników fińskich. Towarzyszyli im: z ramienia Związku Syndykatów Dziennikarzy R. P. red. Antoni Drwęski, sekretarz poselstwa R. P. w Finlandii Narzymski i attache prasowy p. Żaba. Wycieczka zwiedziła port i jego urządzenia oraz miasto. Delegacja dziennikarzy fińskich złożyła wizytę komisarzowi rządu, dyrektorowi Urzędu Morskiego oraz konsulowi finlandzkiemu w Gdyni. Po zwiedzeniu Gdyni wycieczka udała się w dalszą podróż do Poznania.

Komitet Dnia Oszczędności w Gdyni

Oszczędź pierwszy grosz...



JAK często w życiu szarego obywatela zachodzi konieczność chwilowego uruchomienia wolnego pieniądza, w niewielkich nawet kwotach i na niezbyt długi okres czasu! I nie koniecznie okres taki nazwać trzeba „czarną godziną". Czasami jest wprost przeciwnie. Bo w rozbudowanym już dzisiaj systemie opieki społecznej, najtragiczniejsza „czarna godzina" — choroba, znajduje ratunek w kasach chorych. Strata posady znajduje oparcie w miesięcznych świadczeniach ubezpieczalni. I bez względu na to jakie luki przypisywane bywają praktycznemu wykonaniu struktury opieki społecznej, stwierdzić należy, że w każdym razie stanowi ona surogat zabezpieczenia bytu w najtrudniejszych momentach życia człowieka ze sfery urzędniczej lub robotniczej. Natomiast obie te formy okazują się niedostateczne wtedy, gdy zachodzi potrzeba pokierowania życiem w kierunku lepszej zmiany bytu.

Nieraz istnieje konieczność wyjazdu dla objęcia, czy choćby omówienia lepszej posady; czasem trafia się możność przejściowego korzystnego ulokowania pewnej kwoty; wiele zachodzi wypadków, w których drobna nawet suma w porę użyta może przynieść jej posiadaczowi poważne korzyści, niewspółmierne z wysokością użytej sumy.

Te możliwości dać może tylko dobrowolna indywidualna oszczędność gotówki, zabezpieczona od zatraty, w solidnej instytucji, pozostawiona do bezpośredniej dyspozycji jej posiadacza.

Oszczędność indywidualna daje jej dysponentowi nie tylko te możliwości, ale więcej jeszcze. Daje mu ona świadomość wewnętrzną, że jest on dobrym administratorem swoich dochodów. Daje mu pewność, że nigdy raptownie nie stoczy się w dół, nie zdeklasuje się w niepomyślnych chwilach

swego życia, gdyż ma oparcie podwójne: w oszczędzonym groszu i w swoim wypróbowanym charakterze, który potrafi oprzeć się pokusom pozornego luksusu i błyskotliwej rozrywki, z myślą o dniu jutrzejszym.

Niezaprzeczalna korzyść oszczędności dla jej posiadacza występuje jeszcze w całej sile przy wszelkiego rodzaju domowych zakupach inwestycyjnych. Tam, gdzie człowiek bez oszczędności, zależny od zakupów ratalnych, przepłaca kolosalne procenty, oszczędny obywatel sam sobie kredytuje, ma możność przeprowadzenia zakupu za gotówkę według najlepszego wyboru i najkorzystniejszej ceny. Zamiast płacić wysokie raty, zamiast się wiązać nie zawsze korzystnie ze sprzedawcą, — posiadacz oszczędności sam sobie płaci niskie raty, sam sobie wyznacza dogodne terminy i dzięki temu zarabia podwójnie, nie ponosząc strat i zyskując na cenie.

Aczkolwiek najważniejszym bowiem bodźcem do oszczędności jest zawsze korzyść osobista jednostki, nie mniej nikomu nie wolno zapominać, że powszechna oszczędność wywiera duży i dodatni wpływ na ogólny dobrobyt obywateli. Oszczędność służy jako źródło taniego kredytu o charakterze produkcyjnym dla warsztatu rzemieślniczego i drobnego handlu, stwarzając nowe wartości gospodarcze, przynoszące pośrednią drogą korzyści również rzeszom oszczędzającym.

Jest faktem niezbitym, że w krajach o wysokiej kulturze bogata stopa życiowa występuje równolegle do wysokiego stanu oszczędnościowego. Wynika to właśnie z powszechnej możliwości administrowania wolnym pieniądzem przez szerokie warstwy obywateli. W tym wypadku korzyści jednostki i korzyści ogółu nie stoją ze sobą w sprzeczności, lecz się uzupełniają i podtrzymują.

Oszczędzanie, a raczej wysokość sumy oszczędzanej, zależy oczywiście od wysokości zarobków. Bo sam proces oszczędności jest możliwy zawsze, o ile wejdzie w nałóg oszczędzania. „Z każdej zmienionej złotówki — grosz oszczędzić" To niech będzie początkiem. Po tym przejdzie oszczędność w nałóg, a umiejętnie administrowana stanie się dźwignią dobrobytu przede wszystkim jednostki, a w powszechności oszczędzania — dobrobytu ogółu. I raz zaznana korzyść z oszczędności nie pozwoli na zepchnięcie wspólnych wysiłków z drogi do dobrobytu. I dla tego dziś, w uroczystym Dniu Oszczędności, oszczędź pierwszy grosz, szary obywatelu!

Bank P. K. O. w Buenos Aires pod własnym dachem

W POŁOWIE września odbyła się inauguracja własnego gmachu pierwszej polskiej instytucji bankowej w Buenos Aires, co powitane zostało z wielkim zadowoleniem przez wychodztwo polskie w Argentynie, bowiem podnosi to prestiż kolonii polskiej w oczach tutejszego społeczeństwa. W otwarciu własnej siedziby Banku P.K.O. wziął udział wice-prezydent republiki dr. Julio A. Roca, min. skarbu dr. Roberto Ortis, generalny inspektor armii gen. C. Idoate. Poświęcenia dokonał w zastępstwie prymasa Argentyny ks. biskup Devoto, po czym wice-prezes Banku Juliusz Nowiński wygłosił w języku hiszpańskim przemówienie, w którym przypomniał, iż Bank P.K.O. w Argentynie założony został przed 5-u laty nie tylko w celach stworzenia służby bankowej dla kolonii polskiej, lecz zarazem celem zacieśnienia stosunków gospodarczych i społecznych pomiędzy Polską i Argentyną. Po 5-u latach pracy mamy — oświadczył dyrektor — 20.000 klientów (robotników, kolonistów i drobnych kupców), których wkłady dochodzą do 1 miliona 600 tys. pesów. Obrót kasowy, który w r. 1932 wynosił 4 miln. pesów, w r. 1935 24 miln. pesów, w pierwszych 7-u miesiącach r. 1936 doszedł do 17 miln. pesów. Ogólny obrót w r. 1932 wyniósł 12 miln. pesów, w 1935 doszedł do 114 miln. pesów, a w r. b. przekroczył prawdopodobnie 150 miln. pesów. Mówca podkreślił, że przed założeniem Banku P.K.O. w Argentynie nie było bezpośredniej wymiany handlowej między Argentyną i Polską i transakcje odbywały się przy pomocy państw pośredniczących. Wice-prezes p. Nowiński odczytał następnie nadesłany list przez prezesa dr. Henryka Grubera. W języku polskim wygłosił przemówienie chargé d'affaires R. P. konsul Wacław Dostal, który podkreślił znaczenie polskiej instytucji bankowej w Argentynie. Zwrócił on uwagę na to, że P.K.O. w Argentynie powołana została do życia celem zacieśnienia stosunków ekonomicznych między Argentyną i Polską w znaczeniu popierania bezpośredniej wymiany handlowej między obu krajami, oraz stworzenia pewnego rodzaju opieki nad drobnymi oszczędnościami bardzo licznych wychodzców polskich. W chwili założenia Banku wartość eksportu argentyńskiego do Polski wyrażała się śmieszną sumą 25.000 pesów, w r. 1935, po 5-letniej działalności Banku, eksport ten wzrósł do 9 milionów pesów. O roli, jaką odgrywa Bank P.K.O. w Buenos Aires, jako opiekun imigranta polskiego, składającego swe kapitały, przywiezione z ojczyzny i swe drobne oszczędności w tej instytucji, świadczy najlepiej to, że oszczędności, zdeponowane w Banku, wynoszą poważną sumę miliona pesów.

Obecnie Bank P.K.O. w Buenos Aires rozpoczął swą działalność we własnym gmachu, który się mieści przy ul. Tucuman 42.

Zwiększenie rentowności budowli dzięki możliwości przebudowy

WZROST ludności i rozwój życia gospodarczego powodują konieczność wykonywania zmian w istniejących już budowlach. Wypadki takie zachodzą tym częściej, im żywsze jest tempo rozwoju handlowego i przemysłowego miasta.

Rozbudowa śródmieści większych miast odbywa się dziś z powodu braku wzgl. ograniczonej ilości parceli budowlanych oraz wysokiej ich ceny, raczej w kierunku pionowym niż poziomym. Oprócz tendencji najracjonalniejszego wykorzystania drogiego gruntu śródmiejskiego, grają tu rolę jeszcze inne czynniki. Gmachy wysokie nadają się bardzo łatwo do ujęcia panującego w nich trybu życia i pracy.

Wymienione przyczyny powodują, że gmachy monumentalne i handlowe buduje się dziś coraz wyższe. Zachodzi również często konieczność podwyższania budynków już istniejących. Z rozbudową taką muszą się liczyć w pierwszym rzędzie urzędy państwowe, miejskie, wielkie banki, domy biurowe, handlowe i t. p. W dobie obecnej stagnacji mało jest bowiem instytucyj wzgl. przedsiębiorstw, które miałyby środki na zbudowanie sobie gmachu odpowiadającego ich nowym potrzebom, a to tym bardziej, że w wielu wypadkach należałoby zburzyć gmach stary i w jego miejsce wystawić wielki i nowoczesny, co łączy się zwykle z dużą stratą.

Burzenie istniejących gmachów nie zawsze może wchodzić w grę, ze względu na ewentualny dobry ich stan, wysoką wartość budowlaną, jako też dużą wartość urządzeń. Zresztą żadne przedsiębiorstwo lub urząd nie znoszą przerw w swoim trybie pracy. Najprostszym wyjściem jest zwykle w takich wypadkach zmiana niskiego budynku na wysoki gmach, tym bardziej, że sprzyja temu okoliczność, iż prawie wszystkie wyżej wymienione gmachy, o ile są starszej daty, zajmują w stosunku do swej wielkości nadmiernie wielkie parcele.

Zadanie to dałoby się stosunkowo łatwo rozwiązać, o ile by mury i fundamenty posiadały wytrzymałość, zezwalającą na przejęcie ciężaru dalszych pięter. Wprawdzie wykonano w czasach powojennych dużo nadbudówek, zawsze jednak ilość nowych pięter ograniczała się tylko do jednego, dwóch lub wyjątkowo tylko trzech, a to z powodu niewystarczającej nośności murów. Nie trudno udowodnić, że ekonomiczność takiej nadbudówki jest mała. Należyte wykorzystanie drogich gruntów i parceli wielkiego miasta wymaga ekonomiczniejszego rozwiązania. Wartość gruntu śródmieścia wykorzystana zostaje o wiele racjonalniej, o ile np. gmach 4-ro piętrowy podwyższy się o dalsze kilka pięter, gdyż koszty budowy rozłożą się na większą ilość kondygnacyj. Przy obecnych wysokich cenach gruntów śródmiejskich stanowi to niezaprzeczalną korzyść finansową.

Nadbudowy tego rodzaju łatwo przeprowadzić stosując jako konstrukcję nośną szkielet, a w szczególności szkielet stalowy. Kondygnacje mające być nadbudowane stanowią w tym systemie budowy odrębną budowlę, która nie obciąża murów dolnego budynku, lecz spoczywa na stalowych słupach, przenoszących ciężar za pośrednictwem własnych fundamentów na grunt budowlany. Słupy stalowe usztywnia się za pomocą dźwigarów oraz łączy ze słupami stojącego już budynku. Przy dzisiejszym stanie techniki fundowania można nawet przy złym gruncie i piwnicach o ograniczonej wysokości wykonać zawsze nowe fundamenty dla dowolnej prawie ilości pięter, które mają być nowowybudowane.

Wogóle w budowlach stalowo-szkieletowych i nadbudowach wykonanych przy pomocy szkieletu stalowego nie przeszkadza się, w czasie wykonywania robót, normalnemu ruchowi ulicznemu oraz użytkowaniu dolnego budynku i odwrotnie — późniejsza rozbiórka może być uskuteczniona niezależnie od nadbudowy, która spoczywa samodzielnie i bezpiecznie na własnej podstawie. Odbywa się to w ten sposób, że po zatrzymaniu użytkowania najwyższego piętra budynku zrywa się ściany, układa podciągi i belki stropowe według nowego planu na słupach nadbudówki, wypełnia ścianę lekkim materiałem i wreszcie przenosi się do wnętrza dawne jego urządzenie, jak również urządzenie piętra bezpośrednio pod nim się znajdującego. W ten sposób postępuje się aż do parteru. Zamiast więc, jak się to zwykle robi, opróżniać cały budynek naraz, opróżnia się tylko jedno piętro. To małe ograniczenie normalnego toku pracy jest bardzo ważne dla większych instytucyj i przedsiębiorstw, przy czym nie przerywa zupełnie pracy w nadbudowanej części budynku. System ten, jak widać, zezwala na zupełną przebudowę istniejących już domów bez żadnych przeszkód i bez zmian trybu życia w danym gmachu.

Możliwość wykonania przebudowy i zmian posiada również wielkie znaczenie dla budownictwa przemysłowego. Przyczyny, które powodują tu tę konieczność, są o wiele liczniejsze niż w budownictwie mieszkaniowym. Jeżeli okoliczności te przewiduje się, co zawsze winno mieć miejsce, należy użyć dla danej budowli odrazu materiału konstrukcyjnego, który by łatwo pozwolił na wykonanie później wszelkiego rodzaju zmian.

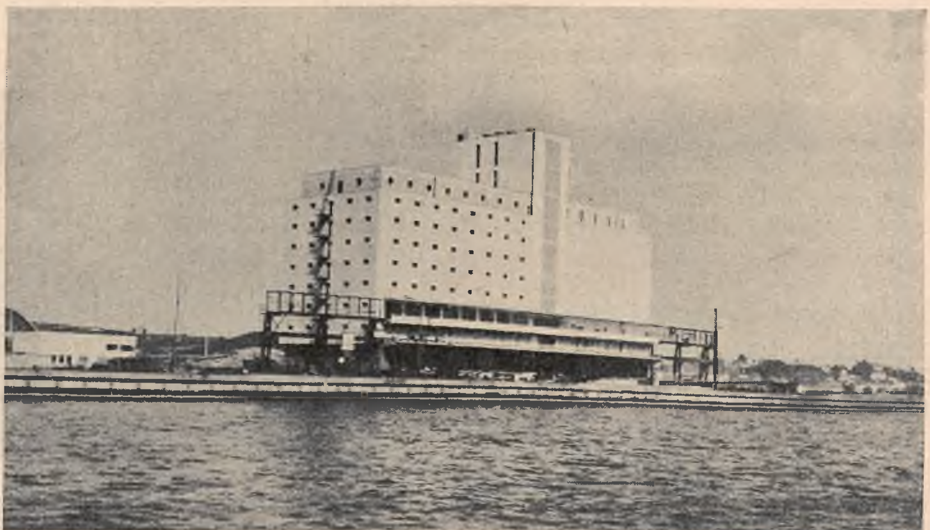
Materiałem tym jest stal, a konstrukcje stalowe znalazły m. in. z tego właśnie powodu tak szerokie zastosowanie w budownictwie przemysłowym. Wszelkie nadbudowy, rozszerzenia i t. d. wykonane być mogą poza tym w konstrukcjach stalowych bez konieczności demolowania, a więc bez przeszkód w ruchu, co ma duże znaczenie ekonomiczne, a nieraz umożliwia wykonanie robót, z których trzeba by wogóle zrezygnować, mając do czynienia z budowlami monolitycznymi.

Wykonanie przeróbek budynków przemysłowych stalowo-szkieletowych jest nie tylko łatwe, ale równocześnie bardzo szybkie i niezależne od warunków atmosferycznych, czy pory roku.

Jedną z przyczyn przebudowy obiektów przemysłowych wzgl. częstych ich remontów jest też osiadanie się słabego gruntu budowlanego. Można wprawdzie przewidzieć odpowiednie fundamentowanie, niemniej jednak budynki o tak dużych rozmiarach jak przemysłowe narażone są silniej na szkodliwe działanie nawet drobnych ruchów gruntu, niż inne. W tych właśnie wypadkach stosowanie konstrukcyj stalowo-szkieletowych uznane zostało za wysoce wskazane, gdyż szkody powstające na skutek osiadania się budynków tego typu są znacznie mniejsze niż przy innych budowlach.

Nowoczesne miasta o silniej zarysowanej tendencji rozwojowej rosną nie tylko wzwyż, ale i w szerz, — rozprzestrzeniając się daleko na peryferie. Powoduje to zwiększenie nasilenia ruchu kołowego i zmusza do rozszerzenia i przebudowy arteryj komunikacyjnych. Możliwość przeprowadzenia zmian bez ograniczenia ruchu jest w tych wypadkach czynnikiem, który pozwala na uniknięcie tak dotkliwej przerwy w komunikacji, jaką stanowią objazdy i zamknięcia drogi na pewien czas. Dlatego w miastach i w pobliżu miast buduje się obecnie mosty drogowe ze stali. Szczególnie ostatnie zdobycze techniki w powyższej dziedzinie, jak np. łączenie elementów konstrukcyj mostowych przy pomocy spawania, pozwalają na bardzo łatwe rozszerzanie i wzmocnianie konstrukcyj, bez ograniczania ruchu na moście.

W czasach obecnych, gdy bardziej niż kiedy indziej zmuszeni jesteśmy budować w sposób jak najekonomiczniejszy, należało by zwrócić u nas baczniejszą uwagę na łatwość przebudowy i nadbudowy istniejących konstrukcyj, celem dostosowania ich do zmienionych warunków i nowych potrzeb. Niewątpliwie w wielu wypadkach można będzie stosować tutaj konstrukcje stalowo-szkieletowe nie tylko ze względu na techniczne ale i ekonomiczne zalety. Stanowią one bowiem doskonały przykład zdolności przystosowania się do zmiennych warunków, co w możliwościach rozwojowych miast jest czynnikiem decydującym o postępie.



Nowowybudowany elewator zbożowy oddany zostanie niebawem do użytku

ŁOTWA

Wymiana towarowa łotewsko-polska w 1-szym półroczu r. b.

BILANS handlu zagranicznego Łotwy zamyka się w I-ym półroczu r. b. saldem dodatnim w wysokości 1,300,000 łatów, podczas gdy jeszcze w ubiegłym roku w tym samym czasie wykazał 7 milionów łatów deficytu. Zjawisko to jest tym bardziej pozytywne, iż powyższe aktywum powstało nie wskutek kurczenia się importu, lecz przez wybitne zwiększenie wywozu. Jeśli chodzi o obroty handlowe z Polską, to w porównaniu do ub. roku wykazują one dalszy spadek, natomiast sam wywóz łotewski uległ znacznej poprawie, zmniejszając w ten sposób dysproporcję między wywozem a przywozem łotewskim z Polski. Na uwagę zasługuje poważny wzrost importu drzewa polskiego, dzięki rosnącemu zainteresowaniu nim w łotewskim przemyśle przetwórczym. Eksport towarów łotewskich do Polski jest w dalszym ciągu bardzo trudny z powodu braku odpowiednich towarów, ich drożyzny, spowodowanej w dodatku jeszcze różnicą kursową waluty łotewskiej. Najważniejszą pozycją jest nadal papier.

Dlaczego Łotwa przeprowadziła dewaluację swej waluty

JAK już donosiliśmy, łotewska Rada Ministrów postanowiła przeprowadzić dewaluację łata, przywracając stosunek wymienny wobec funta szterlinga, jaki istniał dawniej przed spadkiem waluty angielskiej, t.j. 25,22 łatów za jednego funta. Ostatnio zanotowany kurs łata w Londynie za 1 Ł wynosił 15,43. Jeden łat będzie obecnie równy 0,0396487 części funta angielskiego.

Minister Skarbu Łotwy wygłosił przez radio przemówienie, w którym uzasadnił motywy decyzji rządu. Oświadczył on: „Wyroby swoje sprzedawaliśmy zagranicy za bezcen, dopłacając ogromne sumy z budżetu państwa na forsowanie wywozu. Obecnie eksport nasz nie będzie sztucznie podtrzymywany i może się korzystnie rozwijać dzięki obniżeniu cen naszych produktów, wyrażonych w zdewaluowanej walucie". Minister podkreślił, iż rząd zastosuje wszelkie środki, aby nie dopuścić do zwyżki cen towarów.

Polsko-łotewsko-estońska komisja taryfowa

NA okres od 8 do 15 października zwołane zostało do Wilna posiedzenie polsko-łotewsko-estońskiej komisji taryfowej, która ma za zadanie przerobić taryfy artykułowe, zawarte w części IV taryfy bezpośredniej dla kierunku Polska — Łotwa — stacje portowe w Rydze. Zasadniczej zmianie ulegną opłaty na wywóz drzewa polskiego.

Handel łotewski we wrześniu

BILANS handlu zagranicznego Łotwy w miesiącu wrześniu przedstawiał się następująco (w milionach łatów): przywóz 10,1, wywóz 11,7. W ciągu pierwszych 9 miesięcy r.b. przywóz wyniósł 82,2 miliony łatów, wywóz 87,7 milionów łatów, saldo dodatnie 5,5 miln. łatów. W ciągu pierwszych 9 miesięcy ub. r. bilans handlu zagranicznego Łotwy zamknął się saldem ujemnym w wysokości 5,1 milionów łatów.

SZWECJA

Obroty szwedzkich portów

W PIERWSZEJ połowie 1936 r. zawinęło do szwedzkich portów 32.548 statków, co w porównaniu z tymże okresem roku poprzedniego (30.059) daje nadwyżkę 2.500 statków. Jeżeli chodzi o tonaż, to wzrósł on w znacznie większym stopniu, mianowicie z 17.263.262 ton w r. 1935 do 19.019.240 ton w omawianym roku, to znaczy o 10%.

Ustalenie kontyngentu ekportu drewna na rok 1937

ODBYŁO się w Sztokholmie doroczne zebranie Konwencji Europejskich Eksporterów Drzewa z udziałem wszystkich członków, a mianowicie: Szwecji, Polski, Austrii, Finlandii, Rumunii, Czechosłowacji, Rosji i Jugosławii. Jako nowego członka przyjęto Łotwę. Zgromadzenie ustaliło jednomyślnie kontyngent eksportu na r. 1937 dla wszystkich krajów konwencji w wysokości 4 miln. standartów drzewa, t. j. w rozmiarach z r. 1936.



Na pokładzie s/s „Runa" przybył do Gdyni wierzchowiec rotmistrza kawalerii szwedzkiej, odbywającego stage w Centrum Wyszkolenia Kawalerii w Grudziądzu.

Bilans Banku Łotewskiego

OSTATNI bilans Banku Łotewskiego, który jest pierwszym sprawozdaniem po dewaluacji łata, wykazuje zysk, uzyskany z dewaluacji łata, w wysokości 38 milionów łatów. Zapasy złota i dewiz zagranicznych powiększyły się z 58,7 miln. łatów do 97,9 miln. łatów.

Rozbudowa floty łotewskiej

FLOTA łotewska została powiększona o jeden 7.200 tonowy parowiec „Eberita" zakupiony w Anglii. Statek jest przeznaczony na przewóz drzewa z portów rosyjskich i bałtyckich. W ostatnim roku flota łotewska uległa modernizacji, zastępując statki przestarzałe nowymi, wskutek czego nastąpiło pewne zmniejszenie tonażu, mianowicie na 1 stycznia 1935 r. liczyła flota łotewska 124 statki pojemności 187.602 trb, a na 1 stycznia 1936 r. już tylko 111 statków pojemności 172.478 trb.

Łotewski handel okrętami

W OSTATNICH pięciu latach (1931—35) Łotwa zakupiła zagranicą trzydzieści statków o pojemności 31.933 trn, sprzedała zaś 67 statków pojemności 52.098 trn. Wynikałoby stąd na pierwszy rzut oka, że położenie żeglugi łotewskiej pogorszyło się. Tymczasem pozbycie się starego tonażu w czasie jego bezrobocia przyniosło korzyść bezpośrednią, bo przyczyniło się do polepszenia bilansu płatniczego sumami pochodzącymi z aktywnych sald na rachunku transakcji statkami w r. 1934 117.000 łatów i w 1935 r. 490.000 łatów.

ESTONIA

Wielkie powodzenie wystawy rolniczej w Tartu

DUŻE zainteresowanie wzbudziło otwarcie wystawy rolniczej w Tartu. W ciągu trzech dni wystawę zwiedziło około 100 tys. osób, z czego 25 tys. z za granicy. Cyfry te są godne uwagi ze względu na to, że Tartu jest niewielkim miastem. Na wystawie dokonano masowych transakcyj.

Nowa ustawa celna w Estonii

W ESTONII ogłoszono nową ustawę celną, zmierzającą do uproszczenia dotychczas obowiązujących formalności. Datę wejścia nowych przepisów określi specjalna ustawa.

Zmiana napędu w żegludze estońskiej

STATKI estońskie po przerobieniu kotłów swoich, ogrzewanych dotychczas łupkiem palnym i drzewem, przejdą na węgiel, który sprowadzany będzie z Polski.

FINLANDIA

Ruch statków i obroty fińskich portów

RUCH statków w portach fińskich w pierwszej połowie 1936 r. wykazuje znaczną nadwyżkę w porównaniu z tym samym okresem ubiegłego roku. Mianowicie w omawianym roku weszły do portów fińskich 4.602 statki handlowe o łącznym tonażu 3.561.532 trn i zostało klarowanych 4.519 statków o tonażu 3.941.697 trn; natomiast w pierwszym półroczu ubiegłego roku przybyło 3.914 statków pojemności 2.874.880 trn i wyszły 3.942 statki pojemności 2.892.952 trn. Daje to nadwyżkę 638 statków wchodzących pojemności 686.652 trn i 577 statków wychodzących pojemności 1.048.745 trn. Jeżeli chodzi o porty, to na pierwszym miejscu stoi Helsingfors z 1.611 statkami a następnie Kotka, Abo i t. d.

I-sza fińska linia transatlantycka

ZOSTAŁA otwarta pierwsza fińska linia transatlantycka między portami fińskimi i skandynawskimi a portami Ameryki Półn., obsługiwana przez nowy motorowiec „Johanna Thorden" i statki linii A/B Swenska Amerika-Mexiko.

Flota fińska rozbudowuje się

FINLANDIA tak jak inne kraje odnawia swą flotę i w związku z tym Związek Armatorów Fińskich zwrócił się do rządu z propozycją pożyczki z funduszów państwowych w wysokości 100.000.000 mk. f., z tego 50 miln. mk. f. na rok bieżący, 25 miln. mk. f. w budżecie na r. 1937 i 25 miln. na rok 1938.

Zwiększone obroty handlu zagranicznego Polski w sierpniu

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego, w mies. sierpniu b. r. wynosi:

Przywóz: 251.906 ton, wartości 87.368 tys. zł.

Wywóz: 1.065.410 ton wartości 85 747 tys. zł.

Saldo ujemne w m-cu sierpniu b. r. wynosi 1.621 tys. zł.

W porównaniu do m-ca lipca r.b. zwiększył się wywóz o 1.696 tys. zł., przywóz zwiększył się o 4.914 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów: pszenicy o 2,8 miln. zł., bekonów o 2,1 miln. zł., żyta o 2,0 miln zł., jęczmienia o 1,5 miln. zł., nawozów o 0,7 miln. zł., bali, desek, łat, opołów o 0,7 miln. zł., ryżu o 0,5 miln. zł., papierówki o 0,5 miln. zł., nasion, ziarn i owoców oleistych o 0,4 miln. zł., lnu i odpadków o 0,4 miln. zł., podkładów kolejowych, sliprów o 0,4 miln. zł.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów: trzody chlewnej o 1,6 miln. zł., jaj o 1,0 miln. zł., szyn kolejowych o 0,9 miln. zł., masła o 0,6 miln. zł., kłód, dłużyc o 0,6 miln. zł., szynek, polędwic wieprzowych w opakowaniu hermetycznym o 0,5 miln. zł., cukru o 0,5 miln. zł., skór futrzanych o 0,5 miln. zł., cynku i pyłu cynkowego o 0,5 miln. zł.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów: wełny owczej surowej niepranej o 2,5 miln. zł., skór surowych o 1,6 miln. zł., tytoniu i wyrobów tytoniowych o 1,4 miln. zł., ryżu o 0,7 miln. zł., bawełny i odpadków o 0,7 miln. zł., śledzi świeżych solonych o 0,6 miln. zł., szmat o 0,6 miln. zł., nawozów o 0,5 miln. zł., wełny owczej pranej o 0,5 miln. zł., kauczuku surowego mytego o 0,5 miln. zł.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów: żelastwa o 1,0 miln. zł., samochodów o 0,7 miln. zł., rud manganowych o 0,6 miln. zł., sprzętu elektrotechnicznego o 0,6 miln. zł., nasion, ziarn i owoców oleistych o 0,5 miln. zł., przędzy wełnianej o 0,4 miln. zł., cyny technicznie czystej o 0,4 miln. zł., elektrycznych maszyn, aparatów, przyrządów, ich części o 0,4 miln. zł.

Inwestycje portu gdyńskiego w mies. sierpniu 1936 r.

Roboty drogowe. Na ulicy Rotterdamskiej i Celnej wykonano 700m³ robót ziemnych, 416 m² jezdni z kamienia poligonalnego, ułożono 270 m² chodnika betonowego i 102 mb. krawężnika. Przy dojeździe do nowych garażów Port. Straży Pożarnej ułożono 45 mb. krawężnika, 159 m² jezdni z bruku poligonalnego oraz 160 m² chodnika betonowego.

Na nabrzeżu Angielskim wykonano 50 m² podłoża betonowego, 515 m² nawierzchni z bruczku granitowego, 146 m² z kamienia poligonalnego, oraz ułożono 30 mb. krawężnika betonowego. Przy dojeździe do warsztatów mechanicznych Urzędu Morskiego wykonano 50 m³ robót ziemnych, 364 m² bruku z kamienia poligonalnego 274 m² chodnika betonowego oraz 78 mb. krawężnika.

Na placu między magazynami Nr 2 i magaz. fy „Extrans" wykonano 190 m² bruku z kamienia poligonalnego oraz 239 m² przejazdów przez tory kolejowe z bali drewnianych. Przy dojeździe do domu biurowego w wolnej strefie wykonano 300 m³ robót ziemnych.

Wodociągi i kanalizacja. Przyłączono do portowej sieci wodociągowej instalację wodociągową chłodni śledziowej i budowy magazynu fy „Hartwig".

Budowle naziemne. Przy budowie domu biurowego Urzędu Morskiego w strefie wolnocłowej wykonano fundamenty hali, zaszalowano słupy, stropy i sklepienia oraz częściowo uzbrojono belki i nadbrzeża kamienne.

Przy budowie stacji dla badania jaj obok ul. Rotterdamskiej ustawiono wiązania dachowe i przystąpiono do szalowania dachu. Przy budowie gmachu Urzędu Morskiego przy ul. Centralnej pokryto dach oraz przystąpiono do instalacji centralnego ogrzewania i oświetlenia elektrycznego.

Przy budowie chłodni śledziowej na nabrz. Angielskim wykończono całkowicie I piętro oraz rozpoczęto roboty instalacyjne na II i III p. Przy budowie poczekalni dla robotników przy ul. Francuskiej wykonano pokrycie dachu i rozpoczęto tynkowanie budynku wewnątrz. Przy budowie elewatora zbożowego na nabrz. Indyjskim przystąpiono do montażu instalacji.

Przy budowie elektrowni parowej S. A. „Gródek" wykańcza się montowanie ścian oraz odbywa się montaż kotłów i turbinozespołów. Przy budowie wędzarni fy „Tempo-ryb" przy ul. Waszyngtona wykonano stropy i dach oraz przystąpiono do robót stolarskich i tynkarskich. Przy budowie przetwórni owoców fy „Balta" w strefie wolnocłowej wszelkie prace zostały ukończone.

Przy rozbudowie olejarni fy „Union" wykonano mury, piętra, stropy i dach oraz fundamenty pod zbiornik wodoru. Przy budowie domu dla robotników fy „Polska-rob" przy ul. Węglowej odbywają się roboty końcowe. Przy budowie magazynu fy „Hartwig" na ul. Węglowej wykonano fundamenty i części murowe parteru. Przy rozbudowie chłodni portowej na nabrzeżu Polskim wykonano konstrukcję żelbetonową parteru i strop nad parterem oraz przystąpiono do robót przy budowie I piętra.

Uznanie zagranicy dla krajowych maszyn włókienniczych

Wystawa Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego odbiła się głośnym echem nie tylko wśród publiczności i fachowców polskich, lecz również i zagranicą.

Wystawie warszawskiej zagraniczna prasa techniczna poświęciła sporo uwagi. Między innymi w berlińskim „Rundschau Technischer Arbeit" (nr 39 z dnia 20.9 b.r.) znajdujemy dłuższy artykuł, omawiający wystawę warszawską w słowach pełnych uznania, a chwilami nawet podziwu.

Na uwagę zasługuje — pisze „Rundschau Technischer Arbeit" — dział maszyn włókienniczych, w której to dziedzinie przemysł polski opierać się może na długoletnich i cennych doświadczeniach zaczerpniętych z praktyki. Specjalnie dodatnie wyniki w dziale budowy maszyn przędzalniczych do przędzenia numerów wysokich, tkackich, włącznie z maszynami do apretury, osiągnęła „Widzewska Manufaktura", która też poza innymi firmami wzięła bardzo czynny udział w Wystawie.

Widzimy z powyższego, że imponujące pod względem techniki i precyzyjności wykonania eksponaty tej firmy, posiadającej wielką i doskonale wyekwipowaną fabrykę maszyn włókienniczych, doznały sprawiedliwej oceny nie tylko ze strony zainteresowanych sfer krajowych, ale i niemieckiej prasy fachowej.

W dziedzinie bowiem maszyn włókienniczych, wymagających najwyższej precyzji wykonania, Polska przez długi czas była zależna od kilku państw zagranicznych, zajmujących się specjalnie produkcją podobnych maszyn.

Uniezależnienie się od zagranicy, szczególnie jeśli chodzi o budowę maszyn i urządzeń służących do produkcji w przemyśle włókienniczym, — zawsze dotychczas było naczelną dewizą polityki gospodarczej rządu. I trzeba stwierdzić, że Polska w kierunku rozbudowy swego przemysłu i uniezależnienia się od zagranicy uczyniła w latach ostatnich niesłychany postęp, czego widome znaki mieliśmy na Wystawie Metalowej w Warszawie.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za m. wrzesień 1936 r Polskiej Agencji Morskiej

Na rynku frachtowym gdyńsko - gdańskim w okresie sprawozdawczym panuje duże ożywienie, przy tendencji mocnej dla frachtów.

Konsekwentne przeprowadzenie porozumienia armatorów w sprawie stawek minimalnych na drzewo ładowane w portach Bałtyku wykazało decydujący wpływ również na poziom frachtów notowanych dla innych rodzajów towarów.

Drzewo.

Eksport kierowany był głównie do portów Anglii, przy bardzo znacznym zaoferowaniu towaru po stawkach sh 28/- za std D.B.B. przy relacji Gdańsk—Londyn na warunkach Baltwood net, lub też sh 31/- do sh 32/- z Gdańska do Hull na warunkach Baltwood gross.

Do Grimsby płacono sh 33/-, zaś do Tyne sh 32/.

Pod koniec miesiąca dał się odczuć pewien brak ładunków przy zwiększonej podaży tonażu.

Eksport drzewa do Belgii, Holandii oraz Francji nie przekraczał dotychczasowych norm i pojawiające się na rynku ładunki zabierane były przez statki liniowe.

Zboże.

Na wrzesień przypadł już pełny sezon eksportu zboża, przy czym bardzo znaczna część transportów była kierowana, tak jak dotychczas, do portów Belgii.

Stawka frachtowa wynosiła sh 3/7 ½ w złocie na 1.000 kg zboża ciężkiego luzem z Gdańska do Antwerpii.

Należy również wspomnieć o eksporcie do Estonii, odprawiono kilka statków z ładunkiem żyta do Tallinna.

Małe ładunki do portów Danii były przewożone statkami motorowo-żaglowymi, które otrzymywały Rm 5,- za 1.000 kg zboża ciężkiego luzem do dobrego portu, nie położonego bardziej na północ jak Aarhus.

Węgiel.

Eksport węgla wzmógł się nieco w związku z rozpoczęciem sezonu, przy tendencji dla stawek mocnej. Za statki o wielkości 3.000 ton płacono:

Gdynia/Gdańsk-Stockholm sh 4/9; Gdynia/Gdańsk-Göteborg sh 4/9; Gdynia/Gdańsk-Południowa Szwecja 4/6; Gdynia/Gdańsk-Północna Szwecja sh 5/-; Gdynia/Gdańsk-Kopenhaga sh 4/3 wyład. dzienny 1.200 ton; Gdynia/Gdańsk-duńskie porty prow. sh 4/6; Gdynia/Gdańsk-Oslo sh 5/- wyład. dzienny 1.000 ton; Gdynia/Gdańsk-Rotterdam sh 5/3 wyład. dzienny 1.500 ton; Gdynia/Gdańsk-Antwerpia sh 4/3 wyład. dzienny 2.000 ton; Gdynia/Gdańsk-Antwerpia sh 4/6 wyład. dzienny 1.000 ton; Gdynia/Gdańsk-Rouen sh 7/- wyład. dzienny 500 ton; Gdynia/Gdańsk-Le Havre sh 6/9; Gdynia/Gdańsk-Nantes sh 7/9; Gdynia/Gdańsk-Bordeaux sh 8/-; Gdynia/Gdańsk-Sete/Toulon sh 11/6 (dwa porty wyładowcze).

Import węgla do Włoch jest zorganizowany przez Włoski Monopol Węglowy, który wobec mocnej tendencji dla frachtów starał się przewozić transporty węgla z Gdyni/Gdańska na włoskich statkach będących w time-charterze u tej organizacji.

Starano się płacić nie więcej jak sh 8/3 z Gdyni/Gdańska do zachodnich Włoch, za statki wielkości 6.000 ton lub sh 9/3 z Gdyni/Gdańska do portów Morza Adriatyckiego.

Dla orientacji donosimy, że z Gdyni/Gdańska do Alexandrii płacono sh 10/-, zaś do Malty zafrachtowano statek o wielkości 4.000 ton po sh 9/9 przy 500 tonach wyładunku dziennego po sh 2/-.

Dla ładunków z przeznaczeniem do Buenos Aires można było jedynie z trudnością wynaleźć odpowiedni tonaż, ze względu na nieopłacalność zawijania statków do Gdyni/Gdańska w związku z tendencją wybitnie zwyżkową dla frachtów powrotnych z La Plata. Gdy jeszcze 3 tygodnie temu za statek o wielkości 7.000 ton płacono sh 11/6, obecnie armatorzy żądają sh 14/- do sh 15/-



I KRONIKA MIEJSKA

● GOŚCIE GDYNI.

Dnia 16 września przebywał w Gdyni, bawiący obecnie w Polsce prof. dr. William Rose, docent uniwersytetu w Oxfordzie. Prof. Rose zwiedził port gdyński i jego urządzenia w towarzystwie przedstawiciela Urzędu Morskiego. Zaznaczyć należy, że prof. Rose jest kierownikiem studium o Polsce na uniwersytecie w Oxfordzie i obecnie zbiera u nas w kraju materiał do nowej pracy p. t. ,,Kultura miast polskich".

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM WE WRZEŚNIU.

Ruch statków w porcie gdyńskim w mies. wrześniu przedstawiał się następująco (w nawiasach dane za mies. sierpień b. r.): Zawinęło do portu gdyńskiego 419 (430) jednostek o poj. 405,747 (464,864) trn,. odpłynęło zaś 421 (419) statków o poj. 410.545 (457.965) trn.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni we wrześniu b. r. wyniósł 968,3 trn., średnia zaś ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 44, a średni postój statku 51,5 godz.

Pierwsze miejsce w ruchu portowym zajęła bandera szwedzka, drugie polska, trzecie duńska, czwarte niemiecka i t. d.

● RUCH PASAŻERÓW W PORCIE GDYŃSKIM.

W związku z zakończeniem sezonu wycieczek morskich daje się zaznaczyć spadek ruchu pasażerów w Gdyni. Przyjechało 790 osób, wyjechało zaś 2.336 osób.

● OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO WE WRZEŚNIU.

Obroty towarowe portu gdyńskiego w m. wrześniu przedstawiają się następująco (w tys.t. — w nawiasach cyfry za sierpień b. r.):

Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 665,9 (667,4), z czego na obrót zamorski przypada 654,9. (659,8), na obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem — 2,5 (3,0), i na obroty drogą wodną z wnętrzem kraju 8,5 (4,6).

Przywóz zamorski wyniósł 115,3 (116,8), wywóz zaś 539,6 (543.1).

● PRACA PORTÓW POLSKICH.

Obroty portów polskich w 1936 r. wykazują nieznaczny wzrost w porównaniu z obrotami zeszłorocznymi. Jak oblicza tyg. ,,Polska Gospodarcza" (zesz. 40 z dn. 3.10 r. b.), w okresie pierwszych 8 miesięcy b. r. obroty obu portów t. j. Gdyni i Gdańska, były większe niż w tym samym okresie 1935 r. o 138 tys. ton, osiągając sumę 8.239 tys. ton. Nie jest to suma rekordowa gdyż w okresie styczeń — sierpień 1934 roku obroty portów wyniosły 8.733 tys. ton. Jednak podczas gdy obroty w Gdyni stale od 1934 r. rosną (4.566 — 4.876 — 4.897 tys. ton), to obroty Gdańska wykazały w 1935 r. spadek (4.167 — 3.225 tys. ton), a dopiero w bież. roku wzrastają i to silniej niż w Gdyni (za 8 miesięcy b. r. obroty gdańskie osiągnęły 3.342 tys. ton.). Zauważyć należy, że przywóz do portu gdańskiego stale wzrasta, a spadek obrotów w 1935 r. tłomaczy się jedynie skurczeniem się wywozu przez Gdańsk.

● INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM.

W mies. sierpniu b. r. zostały wykonane w porcie gdyńskim następujące inwestycje:

Roboty drogowe: na ul. Rotterdamskiej i Celnej wykonano 700 m³ robót ziemnych, 416 m² jezdni z kamienia poligonalnego, ułożono 270 m² chodnika betonowego i 102 mb krawężnika; przy dojeździe do nowych garaży Portowej Straży Pożarnej ułożono 45 mb. krawężnika, 159 m² jezdni z bruku poligonalnego oraz 160 m² chodnika betonowego; na nabrzeżu Angielskim wykonano 50 m² podłoża betonowego, 515 m² nawierzchni z bruczku granitowego, 146 m² z kamienia poligonalnego oraz ułożono 30 mb. krawężnika betonowego; przy dojeździe do warsztatów mechanicznych Urzędu Morskiego wykonano 50 m³ robót ziemnych, 364 m² bruku z kamienia poligonalnego, 274 m² chodnika betonowego oraz 78 mb. krawężnika; na placu między magazynem nr 2 i magazynem F-my ,Extrans" wykonano 190 m² bruku z kamienia poligonalnego oraz 239 m² przejazdów przez tory kolejowe z bali drewnianych. Przy dojeździe do domu biurowego w wolnej strefie wykonano 300 m³ robót ziemnych.

Wodociągi i kanalizacje: przyłączono do portowej sieci wodociągowej instalację wodociągową chłodni śledziowej i budowy magazynu F-my Hartwig.

W budowlach nadziemnych wykonano m. in.: przy budowie domu biurowego Urzędu Morskiego w strefie wolnocłowej wykonano fundamenty hali, zaszalowano słupy, stropy i sklepienia oraz częściowo uzbrojono belki i nadproża kamienne; przy budowie gmachu Urzędu Morskiego na ul. Centralnej pokryto dach oraz przystąpiono do wykonania instalacji centralnego ogrzewania i oświetlenia elektrycznego; przy budowie chłodni śledziowej na nabrzeżu Angielskim wykończono całkowicie I piętro oraz rozpoczęto roboty instalacyjne na II i III piętrze; przy budowie elektrowni parowej S. A. ,,Gródek" wykańcza się tynkowanie ścian oraz odbywa się montaż kotłów i turbinozespołów; przy budowie chłodni portowej na nabrzeżu Polskim wykonano konstrukcję żelbetową parteru i strop nadparteru oraz przystąpiono do robót przy budowie I piętra.

● NOWE DŹWIGI W PORCIE GDYŃSKIM.

Dn. 16 b.m. oddane zostały do eksploatacji na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w Gdyni dwa nowe dźwigi półportalowe o nośności 3 ton. Dźwigi wykonane zostały całkowicie w kraju przez S.A. Zakłady Ostrowieckie. W ten sposób nabrzeże Stanów Zjednoczonych wyposażone jest już w 12 dźwigów.

● REKORDOWY PRZEŁADUNEK DZIENNY W PORCIE GDYŃSKIM.

W dniu 25 ub.m. przeładunek w porcie gdyńskim wyniósł rekordową ilość 36,6 tys. t. (eksport 33,1 tys. t., import zaś 3,5 tys. t). Należy przypomnieć, że dotychczas największy przeładunek dzienny w ilości 36,3 tys. t. zanotowano w dniu 2 stycznia b. r.

● Z RUCHU PORTOWEGO GDYNI.

W dniu 17 b. m. nadszedł do Gdyni transport pomarańcz kalifornijskich na najnowocześniejszym statku handlowym „Canada". Statek przybył z Los Angelos. Przywieziono 16.500 skrzyń.

● STATEK „KRAKÓW" POWRÓCIŁ Z PODRÓŻY NA KUBĘ.

Statek „Żeglugi Polskiej" „Kraków", po odbyciu egzotycznej podróży na wyspę Kubę oraz do portów Kolumbii i Guatemali, powrócił do portu gdyńskiego. S/S „Kraków" odpłynął z Gdyni w dn. 30 czerwca, zabierając z sobą ładunek 750 t owsa i 1.500 t drobnicy. Z powrotem statek zabrał ładunek kawy, kakao i skór. W dn. 7 b.m. „Kraków" odpłynie znowu do Hawany na Kubie z ładunkiem 2.000 t. owsa, po czym zabierze do Polski ładunek bawełny.

● Z RUCHU PORTOWEGO W GDYNI.

Do portu gdyńskiego zawinął statek sowiecki „Dekabrist" o pojemności 7,362 trb z ładunkiem rudy manganowej. Jest to drugi pod względem wielkości sowiecki statek handlowy, jaki dotychczas zawinął do Gdyni.

● DELEGACJA SFER GOSPODARCZYCH JAPONII W GDYNI.

W dniu 10 b. m. przybędzie do Gdyni delegacja szeregu najpoważniejszych firm japońskich w celu nawiązania bliższych stosunków gospodarczych z naszym krajem. Po zwiedzeniu portu i miasta Gdyni oraz po nawiązaniu kontaktu z tutejszymi sferami gospodarczymi, delegacja japońska uda się w niedzielę, dn. 11 b. m., do Gdańska, gdzie zwiedzi port i jego urządzenia.

● PRZEDSTAWICIEL ALGERU W GDYNI.

Do Gdyni przybył p. Robert Marguerie, szef działu handlu zagranicznego w dyrekcji spraw ekonomicznych gubernatorstwa generalnego Algeru. Złożył on wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego, po czym zwiedził port i jego urządzenia.

● NOWY STATEK ŻEGLUGI POLSKIEJ DO KOMUNIKACJI Z BLISKIM WSCHODEM.

W dniu 3 b. m. podniesiona została polska bandera na nowo zakupionym przez S. A. „Żegluga Polska" w Gdyni motorowcu „Lewant". Statek jest specjalnie przystosowany do szybkiego przewozu towarów w obrocie między Polską i krajami Bliskiego Wschodu. „Lewant" będzie eksploatowany na linii regularnej, łączącej Gdynię z Palestyną, Egiptem i innymi portami Lewantu. Po załadowaniu towaru statek wyruszył w normalną podróż.

● PARLAMENTARZYŚCI ANGIELSCY.

Dnia 14 września przyjechali z Anglii na statku „Lwów" członkowie parlamentu angielskiego p. Thomas Johnston i J. Milner, celem zwiedzenia Polski. Po przyjeździe do Gdyni parlamentarzyści angielscy złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego, następnie zwiedzili szczegółowo port i jego urządzenia. Z Gdyni goście angielscy udają się do portu gdańskiego, a następnie w dalszą podróż po Polsce.

● PRZEDSTAWICIELE PORTU KOPENHASKIEGO ODWIEDZĄ GDYNIĘ.

Przedstawiciele portu kopenhaskiego w dn. 14 b.m. przybędą do Gdyni. Stanowi to rewizytę gdyńskich władz portowych, które bawiły na wiosnę w Kopenhadze.

● POŁOWY RYB MORSKICH WE WRZEŚNIU.

Połowy ryb morskich w m. wrześniu wyniosły pod względem ilościowym 718,1 tys. kg. wartości 469,4 tys. zł. Z ilości tej przypada 258,1 tys. kg. i 239,4 tys. zł. na rybołówstwo przybrzeżne i 460 tys. kg. oraz 230 tys. zł. na połowy na Morzu Połnocnym (śledzie). W porównaniu z tym samym miesięcem r. ub. nie zaszły większe zmiany.

● ŁAWICA ŚLEDZI NA POLSKIM WYBRZEŻU.

U brzegów cypla helskiego pojawiła się w bież. tygodniu po raz pierwszy w tym roku wielka ławica śledzi. Druga ławica pojawiła się na wysokości Jastarni. Ławica trzyma się wód terytorialnych, ku zadowoleniu rybaków.

● ZAKOŃCZENIE SEZONU POŁOWU FLĄDER.

Po kilkomiesięcznej kampanii, rybacy Półwyspu Helskiego zakończyli sezon połowu flądér i obecnie przygotowują się do połowu węgorzy.

● PRZYGOTOWANIA WĘDZARNI DO SEZONU SZPROTOWEGO.

Część wędzarni na Półwyspie Helskim jest już czynna, inne przygotowują się do sezonu szprotowego, który potrwa do wiosny. Obecnie odbywa się masowa zwózka drzewa bukowego służącego do wędzenia. Jak wiadomo, ryby wędzone w dymie drzewa bukowego nie posiadają niemiłego zapachu.

● POWSTANIE ORGANIZACJI RYBACKIEJ NA WYBRZEŻU.

Założone zostało w Gdyni „Zrzeszenie właścicieli kutrów rybackich na wybrzeżu polskim". Na ogólną ilość 164 kutrów, do zrzeszenia przystąpiło około 100 właścicieli kutrów.

● ŁADUNEK ŚLEDZI Z HOLANDII DO POLSKI.

Z portu w Scheveningen odpłynął statek, należący do Tow. „Mewy", z ładunkiem 2.600 beczek śledzi, przeznaczonych dla Polski.

● PRASA NIEMIECKA O ROZWOJU RYBOŁÓWSTWA SZPROTOWEGO W POLSCE.

„Die Deutsche Fischwirtschaft", organ zrzeszonego rybołówstwa, przemysłu i handlu rybnego w Niemczech, zamieścił obszerny artykuł o rybołówstwie szprotowym, podkreślając przy tym wielkie i pełne sukcesu wysiłki rybołówstwa morskiego Polski. Pismo podkreśla postępy dokonane w dziedzinie stosunków portowych i komunikacyjnych Polski oraz wysiłki rozbudowy floty kutrów rybackich. W związku z tym pismo domaga się od rządu niemieckiego środków na zastąpienie licznych przestarzałych jednostek w rybołówstwie niemieckim oraz poprawy stosunków komunikacyjnych.

● PRZYWÓZ TOWARÓW RYBNYCH DO GDYNI W SIERPNIU.

Przywóz towarów rybnych do Gdyni w sierpniu r. b. wykazał dwukrotny wzrost w stosunku do lipca r. b., przekraczając jednocześnie liczby z sierpnia r. ub. Ogółem (oprócz połowów przybrzeżnych) dowieziono 4.580 ton towarów rybnych. z czego 4.200 ton przypada na port rybacki, a 380 ton na port handlowy. Z portu rybackiego wysłano 165 wagonów ze śledziami solonymi, w tym 9 do Gdańska, 3 do Czechosłowacji, resztę do kraju.

● ELEWATOR ZBOŻOWY.

Budowa nowego elewatora zbożowego na nabrzeżu Indyjskim przy basenie im. Marszałka Piłsudskiego dobiega już końca. W chwili obecnej po zakończeniu robót zewnętrznych odbywa się montowanie maszyn i urządzeń wewnętrznych. Całkowite wykończenie robót nastąpi w pierwszych dniach listopada, po czym bezwłocznie rozpoczną się próby przeładunku zboża. Pojemność nowego elewatora wynosi 10.000 ton. Jest on własnością spółki Akcyjnej „Elewatory Zbożowe" — powołanej do życia przez Bank Polski.

● NOWE WARUNKI PRACY I PŁACY ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI.

Między Związkiem Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w Gdyni i Związkiem Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni a związkami robotniczymi została zawarta umowa zbiorowa, regulująca warunki pracy i płacy robotników portowych w Gdyni.

Nowa umowa zbiorowa przynosi robotnikom portowym znaczne korzyści, a m. in.: liczba dniówek w roku kalendarzowym, niezbędnych do nabycia prawa korzystania z urlopu, została zmniejszona z 200 do 150 dniówek, przy czym norma ta obowiązuje od dnia 1 stycznia 1936 r. Umowa wprowadza dodatki za godziny nadliczbowe, za pierwsze dwie godziny 25% dodatek, a za następne 50% dodatek, praca za niedziele i święta wynagradza się dodatkiem 50%, na wypadek nieodzownej pracy w dniach Nowego Roku, 3 Maja, Wigilii Bożego Narodzenia oraz w pierwsze dni świąt Bożego Narodzenia, Wielkiejnocy i Zielonych Świątek przewidziany został 100% dodatek.

Ponadto zostały zwiększone i wprowadzone nowe dodatki do płacy normalnej, która została utrzymana w dotychczasowej wysokości, za specjalne przeładunki (skóry suche solone, tomasyna, pak smołowcowy) w granicach od 3 do 10%.

Podpisanie umowy zbiorowej z terminem ważności do dnia 30 września 1937 r. z prawem automatycznego przedłużenia na następne lata, likwiduje ostatecznie do niedawna istniejące naprężenie wśród robotników portowych w Gdyni.

● 30-LECIE DZIAŁALNOŚCI HANDLOWEJ WICEPREZESA IZBY P. BRONISŁAWA KENTZERA.

W dniu 4 października przypada 30-to lecie samodzielnej działalności handlowej wiceprezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Bronisława Kentzera. W związku z tym Izba przyznała p. wiceprezesowi Kentzerowi dyplom honorowy w uznaniu jego wysoce pożytecznej pracy na niwie gospodarczej i wyraziła mu życzenia dalszej owocnej działalności.

● CZYN GODNY NAŚLADOWANIA.

Obywatel gdyński, rodowity Kaszub Jan Grubba, złożył w dniu dzisiejszym na ręce prezesa Związku B. Ochotników Armii Polskiej kwotę zł 1.200 na dozbrojenie i motoryzację Armii Polskiej, do dyspozycji Gen. Inspektora Sił Zbrojnych gen. Edwarda Rydza-Śmigłego.

Jednocześnie ofiarodawca wezwał do składania ofiar na ten cel wszystkich Kaszubów — właścicieli nieruchomości w Gdyni.

● ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

Dnia 12 października r. b. Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Stanisław Tor zaprzysiągł w charakterze rzeczoznawców izbowych następujące osoby:

1) Albina Korzeniowskiego w charakterze rzeczoznawcy dla drzewa; 2) Antoniego Niklasa w charakterze rzeczoznawcy i próbobiorcy nasion oleistych; 3) Eugeniusza Kuzyniaka w charakterze nurka rzeczoznawcy; 4) Feliksa Henniga w charakterze rewizora ksiąg handlowych przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni na okręg Izby z siedzibą w Inowrocławiu.

Akt zaprzysiężenia odbył się w obecności Radców Izby p.p. Marszała i K. Muchy, oraz dyrektora Izby dr J. Kulikowskiego.

● OŻYWIENIE EKSPORTU DRZEWNEGO W SIERPNIU.

Miesiąc sierpień wykazuje dalsze ożywienie w eksporcie polskiego drzewa. Spółka „Paged", której aktywność może być uważana za interesujący wskaźnik sytuacji ogólnej, wyeksportowała w sierpniu r. b. przez Gdynię i Gdańsk przeszło 75 tys. mtr. sześc. materiałów drzewnych. Wywóz tej firmy wzrósł o 11% w stosunku do lipca r. b. i o 4% w stosunku do sierpnia r. ub. Materiały drzewne wywieziono do 10 krajów europejskich i 4 pozaeuropejskich. Wywieziono następujące sortymenty: tarcicę iglastą i liściastą, buczynę, kopalniaki, dyktę, forniery, podkłady dębowe oraz slipry. Główny sortyment stanowiła tarcica iglasta, której wywieziono 68 tys. m. sześc., z czego do portów angielskich około 51 tys. m. sześc

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM WE WRZEŚNIU.

Ruch statków w porcie gdańskim w m-cu wrześniu b. r. przedstawiał się następująco: (w nawiasach pierwsza liczba oznacza dane za sierpień r. b. druga za wrzesień r. ub.): zawinęło 501 (528—383) jednostek o pojemności 311,0 tys. trn. (324,2 tys. — 248,9 tys.), odpłynęło zaś 501 jednostek (523—381) o pojemności 301,8 tys. trn. (324,9 tys. — 242,9 tys.).

● WIZYTA WŁADZ PORTU GDAŃSKIEGO W WARSZAWIE.

W dniu 23 września przybyli do Warszawy prezes Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku dr. Nederbragt wraz z przedstawicielami delegacji polskiej i gdańskiej oraz dyrektorami portu. Odwiedziny te stanowią rewizytę władz portu gdańskiego na bytność w Gdańsku Komitetu dla spraw portowych Rady Handlu Zagranicznego, którego członkowie odbyli w Gdańsku posiedzenie dn. 10 sierpnia r. b.

Goście przyjęci byli w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Warszawie przez władze Związku Izb, po czym zwiedzili Wystawę Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego.

● USUNIĘCIE TRUDNOŚCI W KOMUNIKACJI RZECZNEJ Z GDAŃSKIEM.

Z chwilą wprowadzenia w Polsce reglamentacji dewizowej, statki rzeczne, kursujące między polskimi portami rzecznymi a Gdańskiem i z powrotem, nie mogły być przeładowywane w Gdańsku, co wywoływało szereg trudności. Obecnie statki te są zaopatrywane w dokumenty celne, adresowane do Urzędu Celnego w Gdańsku, co umożliwia podjęcie na nowo przeładunku towarowego z tych statków w porcie gdańskim.

● ODGŁOSY PRASY ANGIELSKIEJ O POLSKO-WŁOSKIEJ UMOWIE WĘGLOWEJ.

Zawarcie polsko-włoskiej umowy węglowej wywołało wielkie zainteresowanie w fachowej prasie angielskiej, która od kilku dni zastanawia się, czy umowa ta dotyczy polsko-angielskiego porozumienia węglowego. W rezultacie — jak się wydaje — przeważy pogląd, że angielscy eksporterzy węgla nie podniosą zastrzeżeń przeciw umowie, jakkolwiek prasa podkreśla, że zawarta umowa polsko-włoska utrudni odzyskanie rynku włoskiego dla węgla angielskiego.

● ZAGRANICA O POLSKIEJ ŻEGLUDZE.

Członek zarządu Tow. Składów Hamburskiego Wolnego Portu p. Ernst Plate powołuje się w swoim uzasadnieniu potrzeby popierania narodowej żeglugi na przykład Polski, jako na jaskrawy dowód zdrowej ambicji narodu posiadania własnego portu i popierania wszelkimi sposobami ruchu w nim. Polska uznała, że własna żegluga jest mostem, który bezpośrednio wiąże polski handel zagraniczny z innymi krajami, lepiej i mocniej. Dawniej się mówiło, że kupiec idzie za banderą, obecnie się mówi, że kupiec zarówno w imporcie jak i eksporcie idzie za banderą narodowego portu.

● RUCH PASAŻERSKI W PORCIE HAMBURSKIM.

Według danych za okres od stycznia do lipca r. b. ruch pasażerski w porcie hamburskim wynosił przy wjeździe 169.450 osób, przy wyjeździe zaś 173.064 osób. Analogiczne dane za podobny okres r. ub. wynoszą 169.589 oraz 175.637. W tym roku więc ruch jest nieco mniejszy.

● STAN NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Według danych ogłoszonych w „Wirtschaft und Statistik", flota niemiecka miała w dn. 1 stycznia r. b. tonaż 3.705 tys. trb. Wykazuje ona w ciągu ostatnich 5-ciu lat stały spadek. W ciągu 1935 r. ubytek netto wynosi 19 jednostek o poj. 31,9 tys.trb. Ubytek brutto wyniósł 130 statków i 206,1 tys. trb., z czego przypadło na rozbiórkę 50,7 tys. trb., na sprzedaż zagranicę 142 tys. trb., na straty, wywołane przez katastrofy 4,1 tys. trb. oraz na inne ubytki 8,9 tys. trb. Natomiast przybyło w 1935 r. 111 statków o poj. 174,2 tys. trb., z czego przypada na nowe budowy 119,4 tys. trb., na zakupy zagranicą 50,1 tys. trb., przebudowy 2,3 tys. trb. i inne nabytki 2,5 tys. trb.

Podział floty handlowej Niemiec według wieku przedstawia się następująco: poniżej jednego roku 2,6% ogólnej ilości, 1—3 lat — 2%. 3—10 lat — 27,4%, powyżej 10 lat — 68%. Według napędu podział przedstawia się następująco: żaglowce i lichtugi morskie bez napędu motorowego 1,7% ogółu floty, z napędem motorowym 3,5%, parowce 77,6%, motorowce 17,2%. Jeżeli chodzi o rozmiary statków, największa ilość przypada na jednostki o poj. 5—10 tys. trb.; jest ich 1.442 na ogólną liczbę 3.512 statków pod banderą niemiecką. Statki o poj. 3—5 tys. trb. istnieją w liczbie 498. Powyżej 15 tys. trb. — 403 jednostki.

● ODETATYZOWANIE WIELKIEJ FIRMY ŻEGLUGOWEJ W NIEMCZECH.

Konsorcjum hamburskie, będące pod przewodnictwem Vereinbanku w Hamburgu przejęło przy współudziale Comerz-und Privat-Banku, firm Nottebohm & Co, Schröder Gebrüder & Co i Theodor Wille, akcje towarzystwa żeglugowego Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft w wysokości 8 milionów marek, które były dotąd w posiadaniu Rzeszy. Posunięcie to przenosi całkowity kapitał tego towarzystwa, wynoszący ogółem 10 milionów marek, w ręce prywatne.

● NIEMIECKA FLOTA HANDLOWA.

Niemiecki Urząd Statystyczny podaje ostatnio ciekawe zestawienie stanu niemieckiej floty handlowej. Jak wiadomo rząd niemiecki prowadzi planowy program odmładzania tej floty przez rozbiór względnie sprzedaż starych jednostek i budowę nowych. W związku z tym tonaż niemieckiej floty handlowej zmniejszył się, wynosząc z początkiem b. r. 3.705.000 trn. (3.517 jednostek) w porównaniu z 3.737.000 trb (3.536 jednostek) na początku roku ubiegłego, a więc o 32.000 ton mniej. Równocześnie liczba nowych jednostek stale wzrasta i tak w roku 1935 było już 2,6% jednostek pływających (pierwszy rok), podczas gdy w 1933 r. jeszcze tylko 0,1%. Należy również przypomnieć, że procent statków motorowych ciągle wzrasta, wynosząc obecnie 17,2% w porównaniu z 16,4% w roku ub. Jednocześnie niemieckie dochody z frachtów stale się podnoszą. Biorąc dochody z r. 1913 za 100 otrzymujemy w lipcu b. r. wskaźnik 65,7, co wynosi 0,8% więcej niż w czerwcu b. r. i 11,9% więcej niż w lipcu 1935 r.

● INWESTYCJE PORTOWE W NIEMCZECH.

Modernizacja urządzeń portowych, tak jak i modernizacja tonażu staje się koniecznością dla krajów mających ambicję jeżeli nie podniesienia, to przynajmniej utrzymania poziomu życia morskiego. W Niemczech notujemy w ostatnich czasach rozbudowę portów w Hamburgu, Altonie i Elblągu. W Hamburgu gotów jest plan budowy nabrzeża, którego trzyletnie wykonanie finansowo jest już zapewnione i wynosić będzie 20 miln. Rm. Nowe nabrzeże posiadać będzie głębokość udostępniającą statkom transatlantyckim przybijanie. W porcie altońskim ma być gotów na początku roku przyszłego budujący się w miejscu przystępnym dla statków morskich silos zbożowy z wszelkimi nowoczesnymi urządzeniami, przeznaczony specjalnie dla zbiorów krajowych. Poza tym w najbliższym czasie będą w tymże porcie uruchomione 2 nowe elewatory pływające o pracy 150 ton na godzinę. Port w Elblągu przewiduje na wiosnę n. roku odnowienie 200 metrowego starego wału ochronnego i budowę nowego 300 metrowego wraz z silosem zbożowym o pojemności 2.300 ton.

● STRATY ŚWIATOWEGO TONAŻU.

Lloyds Register of Shipping opublikował obecnie roczną statystykę tonażu wykreślonego z rejestru w r. 1935, z powodu czy to zatonięcia lub innych wypadków, czy też rozbiórki statku. Statystyka obejmuje statki powyżej 100 ton brutto pojemności. Za ostatnie dziewięć lat wśród parowców i motorowców najmniej tonażu skreślono w roku 1927 bo tylko 852.398 ton wobec 1.226.873 ton w r. 1926. Największą liczbę wykazuje 1933 rok, bo 2.733.458 ton, po czym następuje spadek w 2 następnych latach, mianowicie 2.071.662 ton i 1.421.006 ton. Spadek ten pochodzi ze zmniejszenia w tych latach tonażu przeznaczonego na rozbiórkę, a który wynosił w r. 1935 1.214.621 ton br. wobec 1.768.133 ton br. w r. 1934. Odpowiednie dane dotyczące żaglowców wykazują największą liczbę tonażu skreślonego w r. 1927, bo 139.671 ton wobec 117.070 ton w 1926 r. oraz najmniejsze w latach 1931 i 1934 bo 33.112 ton i 41.896 ton. Ostatni rok 1935 wykazuje liczbę 81.807 ton. Tonaż wszystkich statków skreślonych tylko z powodu zatonięcia tworzy krzywą stale spadającą od r. 1929, kiedy wynosił 515.056 ton, schodzi w r. 1935 do 269.728 ton. Największa strata tonażu przypada na lata wojny, a szczególnie na rok 1917, kiedy zarejestrowano 6.602.478 ton zatopionych.

● ZNIŻKA FRACHTÓW DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ.

Konferencja Północno-Atlantycka na skutek starań Polskiej Agencji Morskiej obniżyła stawki frachtowe na wszelkie towary z Gdyni do portów Zatoki Meksykańskiej, jak New Orleans, Houston, Galveston i innych, dostosowując je do stawek notowanych z portów zachodnio-europejskich. Zniesienie dodatku gdyńskiego na towary z Gdyni do portów Zatoki Meksykańskiej, a tym samym obniżenie kosztów transportu morskiego winno wpłynąć dodatnio na powiększenie eksportu i tranzytu towarów przez Gdynię.

● NOTOWANIA FRACHTÓW W WALUCIE HOLENDERSKIEJ, A JEJ DEWALUACJA.

Cały szereg europejskich przedsiębiorstw okrętowych notuje frachty nie w walucie angielskiej, jak to ogólnie przyjęto, lecz np. w holenderskiej. Dotyczy to między innymi frachtów między Rotterdamem a Gdańskiem, Abo, Kopenhagą, Libawą, Rygą, Tallinnem. Obecnie wobec obniżenia waluty holenderskiej należy się liczyć ze zmianą taryfy frachtowej między tymi krajami; dotychczas jednak nie powzięto decyzji w tej sprawie.

● RUCH W KANALE SUESKIM.

Według danych Tow. Kanału Sueskiego ruch okrętowy przez kanał w lipcu r. b. wynosił 466 jednostek o poj. 2.646 tys. trn. wobec 487 statków i 2.698 tys. trn. w lipcu r. ub. Ruch towarowy wykazuje natomiast wzrost, wyniósł bowiem w lipcu r. b. 2.150 tys. ton wobec 1.958 tys. ton w lipcu r. ub.

● MINISTER VAN ISACKER O SWEJ PODRÓŻY DO POLSKI.

Belgijski minister spraw gospodarczych p. Van Isacker po powrocie z Polski udzielił wywiadu przedstawicielowi ,,XX Siècle", wyrażając opinię, że Belgia mogłaby wiele zrobić w Polsce. Gdynia w obecnej chwili zajmuje pierwsze miejsce wśród portów Bałtyku. Górny Śląsk jest dzielnicą w najwyższym stopniu uprzemysłowioną. Jednakże procesu ekwipowania gospodarczego Polski nie można uważać za zakończony i w tej dziedzinie Belgia mogłaby niejedno dostarczyć. Mówiąc o bilansie handlowym obu krajów, minister podkreślił, że mimo wzrostu eksportu belgijskiego do Polski, bilans handlowy jest ujemny dla Belgii. Deficyt ten, częściowo uzasadniony interesami belgijskimi, rozwijającymi się w Polsce, musi być utrzymany w słusznych granicach.

● UDOSTĘPNIENIE RYNKU KANADYJSKIEGO DLA NAPOJÓW ALKOHOLOWYCH.

Nowy rząd prowincjonalny nosi się z zamiarem zmiany systemu handlu napojami alkoholowymi w prowincji Quebec. Według projektu zostałyby zniesione dotychczasowe rządowe sklepy sprzedaży napojów alkoholowych i detaliczną ich sprzedaż powierzonoby sklepom prywatnym. Wprowadzenie takiej zmiany mogłoby ułatwić wprowadzenie na rynek kanadyjski towaru z szeregu państw. Wyroby polskie były przed kilku laty sprowadzone przez ,,komisję likierową" w prowincji Manitoby. Obecnie widzi się w Kanadzie wyroby angielskie, holenderskie, francuskie, nieco włoskich i szwedzkich.

● UŁATWIENIE WZROSTU EKSPORTU Z POLSKI DO KANADY.

W związku z ratyfikacją nowego układu polsko-kanadyjskiego, który wszedł w życie z dniem 15 sierpnia r. b., przysługują towarom polskim, wywożonym do Kanady stawki celne taryfy pośredniej, co stanowi znaczne polepszenie momentów kalkulacyjnych przy dostawach z Polski wobec stanu dotychczasowego. W związku z tym na rynku kanadyjskim ujawnia się zwiększone zainteresowanie możliwościami nawiązania stosunków z Polską bądź ich rozszerzeniem. Szereg firm kanadyjskich zwraca się z zapytaniami o różne artykuły polskie do konsulatu R. P. w Montrealu. Obecny moment powinni wykorzystać eksporterzy polscy, starając się opracowywać rynek kanadyjski w większym niż dotychczas stopniu.

Państwowy Instytut Eksportowy w Warszawie zwraca uwagę wszystkich firm zainteresowanych, że przy eksporcie do Kanady należy pamiętać, iż tylko te towary korzystają ze zniżonych stawek celnych, które są przywiezione bez przeładowywania z jednego z portów polskiego obszaru celnego lub z portów tych państw, które również korzystają z taryfy pośredniej na podstawie zawartych układów handlowych, bądź z portów angielskich ze względu na przysługującą państwom imperium brytyjskiego specjalną taryfę preferencyjną. Pamiętać należy również o tym, że zgodnie z przepisami kanadyjskimi wszystkie towary, idące do Kanady, muszą być zaopatrzone w specjalne faktury według ustalonego schematu, wskazującego pochodzenie towaru, jego ilość, wartość i t. p. według tzw. formy ,,M—A". Odpowiednie wzory znajdują się w Państwowym Instytucie Eksportowym.

● DYKTY POLSKIE NA RYNKU BOLIWIJSKIM.

Towarzystwo dla handlu z Polską w La Paz wprowadziło na rynek boliwijski dykty pochodzenia polskiego. Dotychczas dykty polskie dostawały się na ten rynek za pośrednictwem Argentyny.

● BUDOWA NOWEGO TRANSATLANTYKU ANGIELSKIEGO.

W listopadzie r. b. podjęte zostaną prace w stoczni Browns, Clydebank nad siostrzanym statkiem ,,Queen Mary", który otrzyma nazwę ,,King George V" dla uczczenia pamięci zmarłego króla angielskiego. Statek ten, który oznaczony został na stoczni kolejnym numerem 552, zostanie oddany do użytku dopiero za cztery lata. Dziś jednak napływają już do Cunard-White Star Line zamówienia na kabiny na tym statku w jego podróży inauguracyjnej. Zgłoszenia te pochodzą przeważnie od tych, którym nie udało się uzyskać miejsca na ,,Queen Mary" w jej pierwszej podróży do N. Yorku.

● SPADEK OBROTÓW W HANDLU ZAGRANICZNYM ARGENTYNY.

W ciągu pierwszych siedmiu miesięcy b. r. bilans handlu zagranicznego Argentyny przedstawiał się następująco (w tys. pesos — w nawiasach dane za analogiczny okres r. ub.): import 632,338 (668,704), wywóz 844,150 (970,100). Saldo dodatnie 211,812 (301,396).

● UKŁAD ANGIELSKO-NORWESKI W SPRAWIE POŁOWU WIELORYBÓW.

Między przedstawicielami Anglii i Norwegii doszło do porozumienia w sprawie połowu wielorybów. Jak wiadomo, sprawa ta była ostatnio przedmiotem dość poważnych nieporozumień między obu krajami. Osiągnięte porozumienie reguluje połów wielorybów w nadchodzącym sezonie i zmierza do ograniczenia nadmiernego wytrzebiania tych zwierząt. Sezon połowów będzie otwarty w okresie od 8 grudnia do 7 marca, przy czym liczba statków wielorybniczych, pracujących dla fabryk przetwórczych, będzie ograniczona.

● ZAPOWIEDŹ PODWYŻKI FRACHTÓW MORSKICH W HOLANDII.

Opłaty przewozowe morskie między Holandią i koloniami mają być podwyższone w listopadzie.

● FIRMA ,,SHELL" PRZEJMUJE OD ,,STANDARD OIL" WSZYSTKIE URZĄDZENIA W KRAJACH BAŁTYCKICH.

Prasa donosi, że firmy Shell i Standard Oil doszły do porozumienia w sprawie przejęcia przez Shell wszystkich urządzeń Standard Oil w krajach bałtyckich. Jedynym dostawcą benzyny w tych krajach jest odtąd firma Shell.

● MOŻLIWOŚCI EKSPANSJI POLSKIEJ NA RYNKU PORTUGALSKIM.

W związku z wizytą posła R. P. w Lizbonie p. min. Tadeusza Romera, który objeżdża ośrodki gospodarcze Polski, Państwowy Instytut Eksportowy zauważył wzrost zainteresowania eksporterów polskich rynkiem portugalskim. Należy przy tej sposobności przypomnieć, że rynek ten nie stosuje żadnych ograniczeń przywozowych, ani dewizowych, jednak dotąd nie był dostatecznie opracowywany przez eksporterów polskich. Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę, że ten stan rzeczy pozwala na traktowanie rynku portugalskiego jako rynku pionierskiego, co uzasadnia stosowanie do transakcji z tym rynkiem niektórych zasad i ułatwień, odnoszących się do obrotów z krajami pozaeuropejskimi, mających na celu rozbudowę polskiej penetracji handlowej.

● INFORMACJE O RYNKU GRECKIM.

W związku z podpisaniem nowego układu kontyngentowego między Polską i Grecją, firmy zainteresowane eksportem do Grecji i importem z tego kraju mogą zasięgać wszelkich informacyj o rynku greckim w Izbie Handlowej Polsko-Greckiej w Warszawie w godzinach od 17 do 19-ej (ul. Pierackiego 14-3, tel. 657-60).

● POWSTANIE POLSKO-HOLENDERSKIEJ IZBY HANDLOWEJ W WARSZAWIE.

Na skutek życzenia szerokich sfer gospodarczych polskich i holenderskich, powołana została do życia Polsko-Holenderska Izba Handlowa w Warszawie. Walne zgromadzenie organizacyjne wybrało zarząd, na posiedzeniu którego prezesem Izby został poseł inż. Sowiński, wiceprezesem Frederik Willem Walterscheid, dyrektorem zaś dr. Robert Battaglia. Biuro Izby znajduje się przy ul. Kredytowej 8.

● INFORMACJE O UŁATWIENIU IMPORTU TOWARÓW POLSKICH DO KANADY.

W wydanym obecnie podręczniku, informującym o kanadyjskich stawkach celnych (,,Handbook of the Canadian Customs") został zamieszczony cały tekst polsko-kanadyjskiej umowy handlowej. Jest to o tyle ważne, że wydawnictwem tym posługują się wszystkie prawie importerskie firmy Kanady. Książka ta była już wydrukowana przed wejściem w życie polsko-kanadyjskiej umowy, tak że zachodziła obawa, iż tekst jej nie zostanie zamieszczony. Jednakże dzięki staraniom konsulatu R. P. w Montrealu została umowa wydrukowana i obecnie wszyscy zainteresowani wiedzą o ułatwieniu importu z Polski.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA WRZESIEŃ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w mies. wrześniu b. r. wyniósł 665.860,6 ton wobec 667.377,8 ton w m. sierpniu r. b. oraz 647.759,6 ton w m. wrześniu 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 0,2%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem b.r. oraz 2,7%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. września 1935 roku.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 419 statków (430) o pojemności 405.747 ntr (464.864 nrt), wyszło zaś 421 statków (419) o pojemności 410.545 nrt (457.965 nrt).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni we wrześniu br., wyniósł 968,3 nrt. (1081,1 nrt.).

Średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 44 (36). Średni postój statku wyniósł 51,5 godzin (51,2 godzin).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Dania, Niemcy, Anglia, Norwegia, Stany Zjedn. Am. P., Finlandia, Grecja, Francja, Włochy, Holandia i t. d., wykazuje przegrupowanie Polski z 1-go miejsca na 2-gie, Szwecji na 1-sze miejsce, Danii z 4-go na 3-e, Anglii z 3-go na 5-e, Norwegii z 7-go na 6-e, Włoch z 8-go na 11-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 16 państw (18 państw).

Obroty zamorskie w mies. wrześniu r. b. wyniosły 654.878,4 ton wobec 659.764,1 ton w mies. sierpniu r. b. oraz 639.836,7 ton w miesiącu wrześniu 1935 r.

Obroty zamorskie w mies. wrześniu wykazują nieznaczny 0,7%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. sierpniem r. b. oraz 2,4%-owy wzrost w stosunku do mies. września 1935 r.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich (654.878,4 t.) złożył się przywóz zamorski — 115.315,4 ton, oraz wywóz zamorski — 539.563 ton.

Przywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (115.315,4 ton) wykazuje nieznaczny 1,1%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. sierpniem (116.617,1 t.) b. r. oraz poważny 78,4%-owy wzrost w stosunku do przywozu zam. mies. września 1935 r. (64.623,— ton).

Nieznaczny ten spadek spowodowały przede wszystkim pozycje: złomu żel. — 35.851 t. (48.069 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 10.811 t. (26.480 t.) ,garbników — 1530 t. (2162 t.), bawełny — 4883 t. (5177 t.), celulozy — 719 t. (1137 t.), miedzi — 899 t. (1078 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 376 t. (455 t.). W miesiącu sprawozdawczym decydujący wpływ wywarły przede wszystkim dwa towary masowe: złom żelazny oraz rudy. Spadku ich nie zrównoważył wzrost całego szeregu pozycyj drobnicowych importu, jak: nasiona oleiste—2017 t. (1320 t.), ryż surowy — 7169 t. (2 t.), owoce świeże — 1366 t. (429 t.), owoce suszone — 428 t. (390 t.), kakao — 643 t. (290 t.), śledzie świeże — 421 t. (53 t.), śledzie solone — 5311 t. (4325 t.), asfalt — 584 t. (21 t.), tłuszcze i oleje rośl. — 559 t. (180 t.), tłuszcze zwierz. sur. — 1.451 t. (804 t.), tran — 494 t. (285 t.), fosforyty — 11.197 t. (3404 t.), żużle Thomasa — 9.700 t. (5.600 t.), skóry — 3.810 t. (3.027 t.), wełna — 1221 t. (900 t.), juta — 1675 t. (1.126 t.), szmaty — 1.893 t. (1.540 t.), kauczuk — 711 t. (380 t.), papier — 1.579 t. (995 t.), żelazo surowe — 532 t. (342 t.), cyna — 148 t. (89 t.) oraz wyroby żelazne i metalowe — 303 t. (204 t.).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (539.563 t.) wykazuje nieznaczny 0,6%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. sierpniem 1936 r. (543.147,— t.), oraz 6,2%-owy spadek w stosunku do miesiąca września 1935 r. (575.213,7 t.). Podobnie jak w poprzednich miesiącach spadek ten spowodował przede wszystkim węgiel eksportowy — 394.521 t. (419.465 t.), oraz węgiel bunkrowy —32.412 t. (34.253 t.).

Poza grupą mineralną spadek wykazały: ryż — 260 t. (2.435 t.), słód — 855 t. (1.462 t.), jaja — 1.623 t. (2.579 t.), makuchy — 356 t. (598 t.), wytłoki buraczane — 434 t. (973 t.), sól potasowa — 200 t. (1.910 t.), tkaniny — 750 t. (831 t.), żelazo handlowe — 6.865 t. (9.007 t.), cynk — 1.181 t. (1.713 t.), oraz blacha cynkowa — 467 t. (755 t.).

Do pozycji eksportu które wzrosły należą: masło — 1.657 t. (1.185 t.), cement — 1.156 t. (660 t.), koks — 27.145 t. (22.263 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 605 t. (338 t.), cukier — 13.839 t. (616 t.), saletra — 511 t. (brak), drzewo tarte — 28.200 t. (25.187 t.), wyroby z drzewa — 981 t. (427 t.), dykty i forniery — 1.443 t. (1.421 t.), celuloza — 1.024 t. (789 t.,) oraz szyny kolejowe — 2.065 t. (brak).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje w miesiącu sprawozdawczym 2.464,3 t. wobec 3.022,7 t. w m. sierpniu b. r., w tym: przywóz — 336.1 t. (400 t.), oraz wywóz — 2.128,2 t. (2.622,7 t.). Z ważniejszych pozycyj przywozu: mąka — 201 t., ryby z połowów własnych — 117 t., papier — 9 t., oraz wywozu: ryż wyłuszczony — 1.133 t., owoce suszone — 17 t., żywica — 87 t., śledzie — 199 t., tłuszcze zwierz. sur. — 48 t., garbniki — 188 t., skóry — 117 t., papier — 148 t., kauczuk — 10 t., miedź — 97 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazał wzrost przywozu — 2.566,4 t. (943,5 t.) oraz wywozu — 5.951,5 t. (3.647,5 t.).

Z ważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: mąka — 294 t., warzywa — 170 t., cukier — 1.458 t., artykuły kosmetyczne — 45 t., tkaniny — 260 t., meble — 8 t., papier — 41 t., wyroby ceramiczne — 12 t., szkło i wyroby — 14 t., oraz wyroby żelazne i metalowe — 128 t.; na wywozie natomiast: ryż wyłuszczony — 1.284 t., kakao — 186 t., wełna — 900 t., skóry — 280 t., papier — 314 t., miedź —239 t., kauczuk —227 t., garbniki —183 t., oraz tłuszcze i oleje roślinne — 303 t.

Ruch pasażerów w związku z zakończeniem się sezonu wycieczek morskich wykazuje poważny spadek. Przyjechało bowiem 790 osób (5.182), wyjechało zaś 2.336 osób (4.958).

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January-September*
Cały przywóz	**115 315·4**	**116 617·1**	**890 765·4**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**13 225·6**	**4 014·5**	**132 495·1**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	2 016·5	1 320·3	29 308·7
30/12. Ryż surowy *(rice)*	7 169·1	2·—	49 726·1
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 793·8	818·3	32 269·—
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	8·8	13·4	297·2
76. Kawa *(coffee)*	709·1	709·5	4 837·1
78. Herbata *(tea)*	119·6	89·3	858·8
80. Kakao *(cocoa)*	642·9	290·1	4 285·6
81-82. Korzenie *(spices)*	74.7	120·7	864·—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**5 863·9**	**4 517·7**	**23 772·5**
116-117. Śledzie *(herrings)*	5 731·3	4 377·9	22 793·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**12 895·9**	**27 945·7**	**111 332·—**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn. pyrites)*	10 810·6	26 480·—	82 351·6
177/1c. Piryty *(pyrites)*	—	—	11 715·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 548·7**	**1 320·3**	**16 194·3**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	558·9	179·9	4 206·8
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 450·8	804·—	9 678·3
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**252·4**	**231·7**	**3 948·7**
287. Makuchy *(oil cake)*	—	—	327·6
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	107·—	107·4	2 040·3
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**23 199·4**	**11 972·4**	**145 419·7**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 530·4	2 161·7	12 952·7
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	11 197·3	3 403·8	83 922·9
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	9 700·—	5 600.—	38 535·5
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	0·2	69·9	3 071·3
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**3 822·2**	**3 057·4**	**21 314·8**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	3 810.4	3 026·8	21 177·2

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January-September*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**10 491·7**	**9 511·1**	**109 289·—**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	1 332·3	1 006·1	19 967·4
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	5 096·7	5 294·5	66 166·2
624. Juta *(jute)*	1 674·7	1 125·6	9 800·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**778·—**	**444·7**	**5 082·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**163·7**	**117·6**	**1 034·9**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 341·8**	**2 199·7**	**16 061·5**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 578·9	995.4	10 185·4
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	718·6	1 136·6	5 154·2
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**37·1**	**92·1**	**607·8**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**37 944·8**	**50 132·4**	**293 160·9**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	35 850·8	48 069·3	273 193.3
977. Miedź *(copper)*	899·3	1 077·9	8 825·6
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**409·9**	**477·6**	**5 092·7**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**451·8**	**522·2**	**4 549·2**
XVI-XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**857·8**	**24·6**	**1 076·5**
XVIII—XX. Towary różne, odzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**30·7**	**35·4**	**333·6**

Errata: W nr 8 W. P. G. str. 16 — Przywóz — Żelastwo (złom) jest 1) 33 813·4 — winno być: 32 813·4
„ 2) 190 273·2 — „ „ 189 273·2
W nr 9 W. P. G. str. 19 — Przywóz — Żelastwo (złom) jest 1) 40 069·3 — winno być: 48 069·3
„ 2) 238 342·5 — „ „ 237 342·5

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January-September*
Cały wywóz	539 563·—	543 147·—	4 660 921·6
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**7 868·4**	**5 182·2**	**56 175·7**
1 Pszenica *(wheat)* . . .	—	—	15.6
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	90·3	30.6	286·1
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	50·—	—	357.8
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	1 705·9	434·3	5 980·3
35. Słód *(malt)*	854·8	1 462·3	19 555·1
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**5 600·6**	**6 001·9**	**46 407·1**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 446·4	1 436·7	14 509·8
125. Jaja *(eggs)*	1 623·2	2 579·2	18 458·2
127. Masło *(butter)*	1 656·8	1 184·8	8 894·5
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**456 304·3**	**477 311·6**	**4 039 120·—**
154. Cement *(cement)* . . .	1 155·7	660·—	11 992·9
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	440·—	—	1 124·2
180. Węgiel kamienny *(coal)*	394 520·5	419 464·7	3 567 867·4
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	32 411·9	34 253·2	277 341·7
182. Koks *(coke)*	27 144·5	22 263·—	169 075·2
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	12·4	11·—	108·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzecego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**104·1**	**146·3**	**2 047·4**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**16 938·2**	**3 313·7**	**84 222·7**
259-260. Cukier (sugar) .	13 838·8	615·6	53 516.9
287. Makuchy *(oil cake)* . .	356·—	597·4	13 634.7
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	433·9	972·5	3 705·4
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**2 614·5**	**3 320·2**	**30 295·1**
299/18. Soda *(soda)* . . .	6·6	3·1	2 103·7
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)* . .	—	—	13 424·—
479 Sól potasowa *(potassium salts)*	200·—	1 910·—	2 835·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**113·7**	**101·4**	**1 414·—**

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January-September*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 206·4**	**1 119.4**	**11 917·8**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	749·6	830·6	6 138·8
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**5·2**	**6·3**	**158·9**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**31 397·4**	**28 423·6**	**245 832·5**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki, i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	—	887·6	18 957·3
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	28 199·9	25 187·1	206 267·1
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	156·1	—	763·1
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 443·2	1 420·7	11 239·7
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 786·2**	**1 534·8**	**16 083·2**
792, 803. 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	499·9	498·—	5 613·2
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 023·5	789·—	8 658·7
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware*	**52·9**	**51·3**	**509·1**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**15 465·4**	**16 477·6**	**125 614·2**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	7 704·7	10 019·5	67 298·6
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	2 064·6	—	5 310·9
937-938. 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 799·1	1 753·2	17 675·8
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	1 650·2	2 467·6	13 300·7
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzet elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	**85·4**	**82·8**	**617·8**
XIX—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**20·3**	**73·9**	**506·1**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Wrzesień *(September)* . . . . 1936 — 654.878·4
Sierpień *(August)* . . . . 1936 — 659.764·1
Wrzesień *(September)* . . . . 1935 — 639.836·7
od początku roku *(January—September)*. 1936 — 5.551.687·—
" " " " . 1935 — 5.516.189·5

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January-Septemb.*
Przywóz *(imports)*		336·1	400·—	13 549·4
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)*	—	—	50.—
9—16	— Strączkowe	—	—	53.1
24—26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	330 —	468·3
27/1—2	— Mąka *(flour)*	200·7	—	332·2
30/1, 2	— Ryż *(rice)*	—	—	40·—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	0·4
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	75 —
40—50	— Warzywa *(greeus)*	—	—	0·5
76	— Kawa *(coffee)*	—	—	9·3
81—82	— Korzenie *(spices)*	—	—	3·2
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	117·—	70·—	10 085·—
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	31·6
215—218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	1·—
226—229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	0·6
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of reget. orig.)*	—	—	1·2
272, 273, 276, 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	5·1
300/4	— Siarczan amonu *(sulphote of ommonia*	—	—	2 184·2
429—454	— Artykuły kosmet. *(cosmetics)*	—	—	4·7
492—515	— Skóry *(skins and hides)*	—	—	0·5
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	3·5
624	— Juta *(jute)*	—	—	14·7
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	73·7
742—803	— Papier *(paper)*	9·2	—	32.9
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	1·1
896—927	— Szkło *(glass)*	—	—	0·7
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	—	49·3
	Różne *(various)*	9·2	—	27·6
Wywóz *(exports)*		2128·2	2622·7	17186·6
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	6·—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	3·7	26·3
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	363·5
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	77·5
27/1—2	— Mąka *(flour)*	—	—	10·—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	1 132·5	1 575·7	9 161·3
35	— Słód *(mal't)*	—	—	25·3
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	8 4
53—58, 60—64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	7·6	168·3
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	17·2	24·4	302·3
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	5·4
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	1·2	—	10·4
76	— Kawa *(coffee)*	—	12 3	53·5
78	— Herbata *(tea)*	0·1	—	8·8
	Kakao *(cocoa)*	4·6	16·8	209 —
81, 82	Korzenie *(spices)*	—	1·3	24.—
89	— Rośliny lecznicze *(farmaceutic plants)*	—	—	10·4
95—97	— Żywica *(resin)*	87·3	39·9	676·4
117	— Śledzie *(herrings)*	198·6	44·8	280·5
127—200	— Oleje *(oils)*	—	8·6	27·2
137/2—3	— Jelita *(casings)*	—	3·4	12·6
142—143	— Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	0·2
148	— Kamienie *(stones)*	—	9·2	18·3
150	— Glinki *(clay)*	—	—	58·7
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	26·3
177	— Rudy różne *(various oses)*	—	—	1.5
198, 199	— Asfalt *(asphalt)*	13·5	—	36·6
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	—	—	22·6
203—204	— Wosk *(wax)*	4·5	—	13·2
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	30·—	97·9	478·5
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	48·4	117·4	626·3
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	—	44·5	127·8
219	— Stearyna *(stearine)*	14·2	7·2	52·9
246	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	0 2
254—256	— Ryby *(fish)*	—	—	45·9
276—278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	4·5
295/6	— Siarka *(sulphur)*	—	7·—	13·8
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	8·—	25·8	248·7
299/18	— Soda *(soda)*	—	—	16·—
405—425	— Farby *(paints)*	2·6	36·8	46·6
404	— Sadze *(soot)*	—	12·8	58 7
424—428	— Garbniki	188·4	87·7	1 203·—
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	—	1·7
492—513	— Skóry *(skins)*	117·2	95·—	593·1
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	—	130·2
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	81·3
606	— Bawełna *(cotton)*	—	—	10·6
624	— Juta *(jute)*	—	—	20·7
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	—	28·5
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	10·4	17·9	95 5
757—778 z wyj. 772, 773	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	57·1
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	33·3
779	— Korek, wyr. z korka	—	5.—	21·1
794, 795	— Celuloza *(cellulose)*	—	—	4·6
792—803				
807—808	— Fibra *(fibre)*	—	—	7·—
809—819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	148·1	191·1	907·7
925—981	— Metale różne *(various metals)*	—	—	5·4
930—965	— Wyroby żel. i met. *(iron ware & steel ware)*	3 6	6·4	67·3
966	— Cyna *(tin)*	1·—	—	4 2
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	15·9
977	— Miedź	96·8	112·1	483 3
	Różne *(various)*	—	10·4	50 7
Przywóz i wywóz razem		2 464·3	3 022·7	30 736·—

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January-Septemb.*
Przywóz *(imports)*		2 566·4	943·5	30 299·1
1—4	— Zboże *(grain)*	—	—	
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	0·3	6·—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	5·5	5·—	84·9

Errata: W nr 8 i 9 W. P. G. — Wywóz — cynk — jest: 13·9 — winno być: 15·9.

Poz. tar. cel.	Wrzesień September	Sierpień August	Od początku roku January-Septemb.
27/1—3 — Mąka *(flour)*	294·3	219·4	1 266 6
27/3—32 — Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5 — Kasza *(grits)*	—	2·6	18·2
35 — Słód *(malt)*	7·3	93·5	1 185·8
40—50 — Warzywa *(greens)*	169·9	2·6	205·8
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	11·7	15·3	39·3
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	0·9	13·5	45·7
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	0·3	4·8
76 — Kawa *(coffee)*	0·6	3·—	7·3
77 — Cykoria *(succory)*	1·3	2·7	10·5
78 — Herbata *(tea)*	—	—	5·9
80 — Kakao *(cocoa)*	—	2·3	18·2
81, 82 — Korzenie *(spices)*	0·2	1·3	3·3
95, 97 — Żywica *(resin)*	0·1	—	15·4
104/3 — Trawa morska *(see grass)*	—	0·3	5·3
125 — Jaja *(eggs)*	—	2·9	6·1
127—200 — Oleje *(oils)*	1·—	1.4	35·1
128/1—4 — Ser *(cheese)*	—	—	0·1
131 — Pierze *(feather)*	—	—	8·1
137/2a, b — Jelita *(casings)*	—	—	10·7
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	0·6	1·2	15·4
215, 217, 218 — Tłuszcze zwierz. surowe *(raw fats of animal origin)*	2·5	1·2	25·2
228 — Makaron *(macaroni)*	2·5	5·1	45·7
243/1, 2 — Konserwy mięsne *(meat preserves)*	0·1	—	2·2
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	—	53·3
259, 260 — Cukier *(sugar)*	1 458·2	—	23 295·9
272, 273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	23·3	47·6	254·8
295—491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	2·5	11.1	56.5
299/18 — Soda *(soda)*	12·3	—	607·6
405—425 — Farby *(paints)*	0·3	3·8	12·—
411/2 — Biel cynkowa *(zinc white)*	2·7	—	3·—
429—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	45·3	11·4	101·—
466—470 — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	0·7	0·2	2·3
492—513 — Skóry *(skins)*	22·3	13·3	52·1
534—559 — Wyroby skórzane *(leather goods)*	0·1	0·5	0·6
757—778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	7·—	17·6	107·9
563—622 — Tkaniny *(textile fabrics)*	260·3	263·1	888·1
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)*	—	0·3	5·9
606/1, 2 a b — Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	0·5
646—648 — Sznury *(ropes)*	1·3	7·2	8·9
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	—	—	11·2
725—746 — Wyroby gumowe *(rubber goods)*	3·2	0·9	20·2
749, 750, 751 — Deski i łaty *(boards & laths)*	—	—	12.—
776 — Meble *(bentwood furniture)*	7·9	2·6	44·6

Poz. tar. cel.	Wrzesień September	Sierpień August	Od początku roku January-Septemb.
779—787 — Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	3·—
792, 803, 809, 826 Papier *(paper)*	40·8	36·8	615·2
836—847 — Książki i broszury *(books)*	0·2	0·5	1·—
862—887 — Wyroby ceram. *(ceramic products)*	12·2	6·1	41·9
896—927 — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	14·3	8·7	48·—
925—981 — Metale różne *(various metals)*	—	—	3·3
930—965 — Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	127·7	108·6	793·7
968 — Cynk *(zinc)*	—	—	—
Różne *(various)*	25·3	29·6	183·3
Wywóz *(exports)*	**5 951·5**	**3 647·5**	**34 857·6**
7 — Kukurydza *(maize)*	—	—	0·2
23 — Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	—	0·3	8·1
24—26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	155·8	2 241·—
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	0·1	—	22·7
24/1—3 — Mąka *(flour)*	—	—	42·3
28 — Kasza *(grits)*	3·2	—	11·4
30 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	1 283·6	798·1	10 747·3
31 — Krochmal *(starch)*	10·2	6·4	33·9
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	20·6	15·2	338·5
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	181·4	49·3	831·—
62—72 — Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	15·2	3·7	38·3
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	1·6	1·1	36·2
76 — Kawa *(coffee)*	39·6	53·6	288·1
78 — Herbata *(tea)*	14·8	17·2	81·3
80 — Kakao *(cocoa)*	186·3	90·7	1 127·5
81—82 — Korzenie *(spices)*	22·9	28·6	165·5
89 — Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	—	4·6	21·8
95, 97 — Żywica *(resin)*	162·7	112·3	1.205·7
104 — Trawy morskie, trzcina *(sea grass, reed)*	17·2	11·4	33·6
117 — Śledzie *(herrings)*	54·8	12·5	186·1
127—200 — Oleje *(oils)*	56·—	9·8	147·4
128/1—4 — Sery *(cheese)*	2·5	—	2·6
129/1—5 — Kazeina *(caseine)*	—	—	0·2
137/2a, b — Jelita *(casings)*	7·9	37·3	110·6
143/1—3 — Muszle *(shells)*	—	—	14·9
148 — Kamienie *(stones)*	19·4	179·—	246·7
154 — Cement *(cement)*	—	—	2·6
156/1—2 — Talk *(talc)*	5·6	0·2	12·4
161 — Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	61·6	62·—	225·8
170 — Art. szlifierskie *(grinding materials)*	6·4	1.8	23·1
177 — Rudy różne *(various ores)*	19·—	22.8	56·7
186—188 — Smoła *(pitch)*	0·7	—	19·3
198—199 — Asfalt *(asphalt)*	8·5	—	23·6
200/8, a, b, c — Wazelina *(vaseline)*	5·8	13·2	27·6
203—204 — Wosk *(wax)*	7·3	10·—	70·7
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	303·4	227.1	1 846·8
213/1—3 — Pokost *(varnish)*	—	—	0·2
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	354·1	281·2	1 857·5

Errata: W nr 9 W. P. G. str. 22 — Wywóz — Minerały zawierające bor — jest: 164·—, winno być: 164·2.

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January-Septemb.*
216 — Tran ..... *(whale oil)*	104·5	29·7	261·6
219 — Stearyna *stearine)*	21·8	10·9	59·8
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* ...	10·9	7·5	127·8
259—260 — Cukier *(sugar)* ..	—	—	3·3
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	2·—	0·1	7·8
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cokes)*	—	5·4	17·6
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)*	—	—	9·9
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	52·3	13·4	155·5
295—491 z wyj. osobno wym.			
299/18 — Soda *(soda)* ...	—	—	7·—
Przetwory chemiczne *(chemicals)*	101·4	113·2	489·4
408 — Sadze *(soot)* ..	8·6	11·4	93·5
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* ..	5·5	14·5	61·4
424—427 — Garbniki .... *(tanning extracts)*	182·7	61·8	1 126·6
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	5·5	2·—	30.6
466, 470 — Klej i żelatyna .. *(glue and gelatine)*	3·2	2·3	18·7
487 — Celuloid *(celluloid)*	19·3	6·6	45·2
492, 513 — Skóry *(skins)* ..	280·4	164·4	1 703·9
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* ..	900·—	139·5	2 331·2
597, 605, 613			
606 — Bawełna *(cotton)* .	10·7	5·—	40·—
622 — Tkaniny *(textiles)* .	7·7	7·9	39·4
624 — Juta *(jute)* ...	—	—	6·6
625—626 — Sisal *(sizal)* ...	2·5	18·2	62·1

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January-Septemb.*
646—648 — Sznury *(ropes)* ..	3·3	3·4	16·9
720, 724 — Kauczuk *(rubber)* .	227·1	105·7	683·1
725, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	11·1	13·1	57·4
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	—	14·4
757, 778 — Wyroby z drzewa . *(wood goods)*	46·9	2·1	68·3
779 — Korek, wyroby z korka .... *(cork goods)*	132·2	5·5	242·3
792, 803, 809 797 800 — Tektura *(pastboard)*	45·5	—	80·8
807, 808 — Fibra *(fibre)* ..	17·5	18·—	55·5
826 — Papier *(paper)* .	313·5	170·1	1 302.—
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	101·6	146·1	458·7
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	0·1	7·5	18·8
896—927 — Szkło i wyroby .. *(glass and glass ware)*	17·6	0·2	72·7
925—981 — Metale różne .. *(various metals)*	12·—	25·8	177·9
927 — Żelastwo *(złom)* *(scrap iron)*	—	7·5	28·9
930—965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)*.	96·1	152·9	611·7
955 — Rury żelazne .. *(iron pipes)*	—	—	107·2
966/1—4 — Cyna *(tin)* ...	29·2	17·2	142·9
977 — Miedź *(copper)* ..	239·2	109·—	1 482·7
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	4·6	1·3	124·8
Różne *(various)*	62·6	43·1	262·5
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**8 517·9**	**4 591·—**	**65 156·7**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Wrzesień *(September)* .... 1936 — 665·860·6
Sierpień *(August)* .... 1936 — 667·377·8
Wrzesień *(September)* .... 1935 — 647·759·6
od początku roku *(January—September)* 1936 — 5·647·579·7
" " " " 1935 — 5·624·600·5

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 *(total column 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place occupied)*
	ogółem *(total)*	w tym z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	ogółem *(total)*	w tym z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	57	30	62.753	58	46	66.048	128.801	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* .	1	—	938	2	2	1.540	2.478	15
Anglia *(Great Britain)*	17	5	33.427	18	14	35.089	68.516	5
Dania *(Denmark)*	63	27	53.431	59	50	49 459	102.890	3
Estonia *(Estonia)*	10	4	3 513	14	8	6.198	9.711	13
Finlandia *(Finland)*	22	7	21.127	21	18	19.619	40.746	8
Francja *(France)*	4	2	14.668	4	—	14.668	29.336	10
Grecja *(Greece)*	10	2	19.837	10	10	20.100	39.937	9
Holandia *(Holland)*	15	11	7.451	18	13	9.118	16.569	12
Islandia *(Island)*	2	2	1.048	2	—	1.048	2.096	16
Łotwa *(Latvia)*	5	3	4.464	6	4	4.894	9.358	14
Niemcy *(Germany)*	56	28	38.805	54	36	36.154	74.959	4
Norwegia *(Norvay)*	38	23	31.611	38	24	32 552	64.163	6
Stany Zj. Am. P. *(U. S. A.)* ..	9	4	28.283	9	7	28.283	56.566	7
Szwecja *(Sweden)*	106	39	71.537	103	88	70.551	142.088	1
Włochy *(Italy)*	4	—	12.854	5	5	15 224	28.078	11
Razem *(total)* ...	**419**	**187**	**405.747**	**421**	**325**	**410.545**	**816.292**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	430	186	464.864	419	317	457.965	922.829	—
Ten sam mies. 1935 r. *(Septemb. 1935)*	*420*	*167*	*420.262*	*407*	*336*	*409.604*	*829.866*	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	3.558	1.536	3.590.290	3.558	2.716	3.583.102	7.173.392	—
Od pocz. r. 1935 *(since beginning of 1935)*	3.493	1.480	3.369.805	3.490	2.860	3.381.632	6.751.437	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni we wrześniu 1936 r. 968,3 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 44; c) średni postój statków w porcie: 51.5 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE WE WRZEŚNIU 1936 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Troć	—	—	—	—	240	—	—	240
Stornia	9.590	31.380	4.170	7.100	12.100	—	—	64 340
Zimnica	980	1.890	—	—	—	—	—	2.870
Gładzica	—	2.220	—	—	—	—	—	2.220
Skarp	—	1.260	—	—	900	—	—	2.160
Śledzie morskie	11.870	13.100	3,320	2.800	—	—	—	31.090
Węgorze	2.710	1.370	63.910	4.550	2.840	—	—	75.380
Wątłusze	42.030	19.160	4.150	1.000	4.700	—	—	71.040
Węgorzyce	—	3.000	50	—	—	—	—	3.050
Szczupaki	—	—	800	—	2.120	—	—	2.920
Okonie	—	—	—	—	600	—	—	600
Płotki	—	—	—	—	150	—	—	150
Certy	—	550	—	—	1.500	—	—	2.050
Razem wrzesień	**67.180**	**73.930**	**76.400**	**15 450**	**25 150**	—	—	**258.110**
Wartość	21.230	22 690	163.980	14.410	17.060	—	—	239.370
Miesiąc ubiegły w kg.	51.690	48.050	20.900	12.300	30.700	—	—	163.640
Razem od początku roku	6.399.970	4.442 570	3.029 890	416.220	392.480	454.960	402.500	15.538.590

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Wrzesień (*September*)				Sierpień (*August*)	Wrzesień (*September*)				Sierpień (*August*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia	**44**	**201**	**1**	**246**	**163**	**27**	**243**	**7**	**277**	**203**
Hull	3	42	1	46	39	10	16	7	33	22
Londyn	41	159	—	200	123	17	227	—	244	181
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Argentyna	—	—	—	—	—	—	—	**4**	**4**	—
Buenos Aires	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—
Belgia	**25**	—	**7**	**32**	**31**	—	**1**	—	**1**	**1**
Antwerpia	24	—	7	31	30	—	1	—	1	1
Inne porty	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	**81**	—	—	**887**	**887**	—
Rio de Janeiro	—	—	—	—	81	—	—	887	887	—
Dania	**46**	**12**	**1**	**59**	**1664**	**10**	—	—	**10**	**473**
Kopenhaga	46	8	1	55	1661	8	—	—	8	473
Inne porty	—	4	—	4	3	2	—	—	2	—
Estonia	**1**	—	—	**1**	**6**	—	—	—	—	—
Tallinn	1	—	—	1	6	—	—	—	—	—
Finlandia	**35**	—	—	**35**	**35**	**1**	—	**1**	**2**	**1**
Helsinki	32	—	—	32	32	1	—	1	2	1
Kotka	3	—	—	3	3	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja	**3**	**45**	**17**	**65**	**99**	**9**	**41**	**256**	**306**	**281**
Le Havre	3	45	17	—	99	9	41	256	306	281
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hiszpania	**3**	**4**	—	**7**	—	—	—	—	—	—
Teneryfa	3	4	—	7	—	—	—	—	—	—
Holandia	**12**	**2**	—	**14**	**13**	**2**	—	—	**2**	**1**
Amsterdam	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Rotterdam	12	2	—	14	12	2	—	—	2	1
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**590**
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	590
Niemcy	**12**	—	**2**	**14**	**4**	—	—	**6**	**6**	—
Brema	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamburg	7	—	1	8	2	—	—	6	6	—
Inne porty	5	—	1	6	2	—	—	—	—	—
Norwegia	—	—	**2**	**2**	**16**	**5**	—	—	**5**	**4**
Oslo	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	2	2	5	5	—	—	5	4
Stany Zjedn. Am. P.	—	**17**	**262**	**279**	**799**	—	**142**	**679**	**821**	**1036**
New-York	—	17	262	279	799	—	142	679	821	1036
Szwecja	**15**	**2**	**16**	**33**	**2256**	**6**	**1**	**3**	**10**	**2365**
Göteborg	12	2	—	14	5	1	—	1	2	5
Malmö	—	—	1	1	6	1	—	—	1	—
Sztokholm	2	—	12	14	1236	3	1	2	6	1363
Inne porty	1	—	3	4	1009	1	—	—	1	997
Z. S. R. R.	—	**2**		**2**	**3**	—	**3**	**2**	**5**	—
Leningrad	—	2	—	2	3	—	3	2	5	—
via W. M. Gdańsk	—	**1**	—	**1**	**12**	—	—	—	—	**3**
Gdańsk	—	1	—	1	12	—	—	—	—	3
Razem	**196**	**286**	**308**	**790**	**5182**	**60**	**431**	**1845**	**2336**	**4958**

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 86028.